




3 1761 11650598 3



Digitized by the Internet Archive  
in 2023 with funding from  
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116505983>





C27  
T82

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 39

Tuesday, June 9, 1987

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 39

Le mardi 9 juin 1987

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the  
Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages du Comité  
permanent des*

**Transport**

**Transports**

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 96(2), a study of airport ownership and management and airline concentration and privatization

CN's response to the Committee's report on CN Pensions

CONCERNANT:

En vertu de l'article 96(2) du Règlement, une étude de la possession et de l'administration des aéroports et de la concentration et de la privatisation des sociétés aériennes

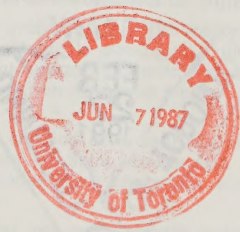
Réponse du CN consécutive au rapport du Comité sur les pensions du CN

WITNESSES:

(see back cover)

TÉMOINS:

(voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament,  
1986-87

Deuxième session de la trente-troisième législature,  
1986-1987

## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl L. Gray

### Members

Iain Angus  
Ross Belsher  
Les Benjamin  
Terry Clifford  
Dennis H. Cochrane  
André Ouellet  
Joe Reid  
Fernand Robichaud  
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Mary MacDougall

*Clerk of the Committee*

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl L. Gray

### Membres

Iain Angus  
Ross Belsher  
Les Benjamin  
Terry Clifford  
Dennis H. Cochrane  
André Ouellet  
Joe Reid  
Fernand Robichaud  
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

*Le greffier du Comité*

Mary MacDougall



## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 9, 1987

(65)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:35 o'clock a.m., this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Ross Belsher, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Patrick Nowlan, Joe Reid, Fernand Robichaud.

*Acting Member present:* Robert E.J. Layton for Darryl L. Gray.

*In attendance:* John Christopher, Research Officer, Library of Parliament. David Cuthbertson, Consultant to the Committee.

*Witnesses:* Austin Douglas, Executive Director, Airports Management Working Group, Airports Authority Group, Department of Transport. J.P. Laroche, Vice-President, Employee Relations, Canadian National. Bernard Morency, Actuary, William & Mercer.

The Committee discussed its future schedule of business.

It was agreed,—That the Committee would meet *in camera* at 12 noon with representatives of CN regarding CN's response to the Committee's report on CN Pensions.

Terry Clifford moved,—That the Committee adopt the recommendations of the Sub-Committee on Agenda and Procedure as follows:

1. That the Committee would commence a study of airport ownership and management, airline safety and airline concentration and privatization within a deregulated environment.
2. That the Chairman would explore with the Government House Leader the possibility of obtaining an Order of Reference which would allow the Committee to travel outside of Canada in the fall in connection with this study.
3. That the continuation of the study of the St. Lawrence Seaway would be discussed with interested Members to determine how the Committee should proceed.

After debate, by unanimous consent, paragraph 2 was amended by adding after the word "study" the words "as well as rail and bus passenger services".

The motion, as amended, was agreed to.

In accordance with its mandate under Standing Order 96(2), the Committee commenced a study of the government's policy in airport management and ownership, airline safety and airline concentration and privatization within a deregulated environment.

## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 9 JUIN 1987

(65)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 35, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

*Membres du Comité présents:* Ross Belsher, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Patrick Nowlan, Joe Reid, Fernand Robichaud.

*Membre suppléant présent:* Robert E.J. Layton remplace Darryl L. Gray.

*Aussi présents:* John Christopher, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement. David Cuthbertson, conseiller technique du Comité.

*Témoins: Du ministère des Transports:* Austin Douglas, directeur exécutif du groupe d'étude de la gestion des aéroports, Groupe de gestion des aéroports. *Du Canadien national:* J.-P. Laroche, vice-président, Relations avec les employés(es). Bernard Morency, actuaire, *William et Mercer*.

Le Comité détermine l'horaire de ses futurs travaux.

Il est convenu,—Que le Comité se réunisse à huis clos, à midi, avec les représentants du CN au sujet de la réponse de ce dernier au rapport du Comité sur les pensions du CN.

Terry Clifford propose,—Que le Comité adopte les recommandations du Sous-comité du programme et de la procédure, que voici:

1. Que le Comité entreprenne une étude de la propriété et de la gestion des aéroports, de la sécurité des lignes aériennes, ainsi que du nombre de lignes aériennes et de la privatisation de ces dernières en milieu décontrôlé.
2. Que le président, en collaboration avec le leader de la Chambre, étudie la possibilité d'obtenir un ordre de renvoi qui autoriserait le Comité à voyager à l'étranger, à l'automne, relativement à cette étude.
3. Que la question de la continuation de l'étude de la Voie maritime du Saint-Laurent soit débattue avec les députés en cause pour déterminer comment le Comité doit procéder.

Après débat, par consentement unanime, le deuxième alinéa est modifié en ajoutant à la suite du mot «étude» les mots «ainsi qu'aux services de transport des passagers par train et par autobus».

La motion ainsi modifiée est adoptée.

Conformément au mandat que lui confie l'article 96(2) du Règlement, le Comité entreprend l'étude de la politique du gouvernement en matière de gestion et de propriété des aéroports, de la sécurité des lignes aériennes, ainsi que du nombre de lignes aériennes et de la privatisation de ces dernières en milieu décontrôlé.

Austin Douglas made a statement and answered questions.

At 11:50 a.m., the sitting was suspended.

At 12:07 p.m., the sitting resumed *in camera*.

In accordance with its mandate under Standing Order 96(2), the Committee considered the response by CN to the Committee's report on CN Pensions.

J.P. Laroche made a statement and, with Bernard Morency, answered questions.

At 1:10 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Mary MacDougall  
*Clerk of the Committee*

Austin Douglas fait une déclaration et répond aux questions.

À 11 h 50, le Comité interrompt les travaux.

À 12 h 07, le Comité siège de nouveau, mais à huis clos.

Conformément au mandat que lui confie l'article 96(2) du Règlement, le Comité étudie la réponse du CN à son rapport sur les pensions du CN.

J.-P. Laroche fait une déclaration, puis lui-même et Bernard Morency répondent aux questions.

À 13 h 10, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*  
Mary MacDougall

## EVIDENCE

*[Recorded by Electronic Apparatus]**[Texte]*

Tuesday, June 9, 1987

• 0934

**The Chairman:** Colleagues, I see a quorum not only to hear evidence but also now to even pass the motions after hearing some discussion. The committee wants to hear the discussion and we have a couple of people sitting here who have been asked to appear on the basis that we may be able to agree to the work plan that the steering committee talked about on May 28. I think you have your agenda. If not, please pass the agenda out.

• 0935

In effect, the steering committee, in talking about the future work of the committee—and all parties were represented—were looking at the situation where the expectation was that we might sit into July at least, if not August. The assumption was that if we went that far we might not come back in September. Of course, we were not sure when Bills C-18 and C-19 were going to come forward but we know they have started, so we are going to be in a little state of suspension from time to time depending, I suppose, on the progress of those bills. Therefore, at the time the steering committee met it was imperative, if we were going to do any planning, that orders of reference be obtained before everything got too contentious in the extended hours of July and August.

We all know some of that has changed, but the recommendation of the steering committee was that we would commence a study on airport ownership, management, airline safety and airline concentration and privatization within a deregulated environment. As a supplemental issue—and this would be done in Canada, starting to lay the base here with our Canadian officials and parties interested in these issues—we would also be dealing with some officials and parties interested in these areas in the United States. However, the important part was not necessarily the United States, but that the committee seek a reference to proceed to Europe in the early part of the fall. The last couple of weeks of September or the first week of October were being considered, so we could discuss very definitely these relevant matters that are on some of their agenda—privatization, airport management and certainly safety. The thought was that we should go to England, France and Germany.

The Transport committee has never been offshore, other than subcommittees that have gone to the United States very briefly, and this was sort of the work plan that had been agreed upon. As a result of that there was a consultation with the House Leader and I actually gave him a draft reference that we were looking for, which has not been approved by the House. Perhaps that is proper in the sense that we really have not had it confirmed by this committee.

## TÉMOIGNAGES

*[Enregistrement électronique]**[Traduction]*

Le mardi 9 juin 1987

**Le président:** Chers collègues, je vois que nous avons le quorum pour entendre des témoignages et aussi adopter des motions après les discussions que nous aurons. Il y a ici dans la salle quelques témoins que nous avons invités à comparaître dans la perspective que nous approuverions le plan de travail qu'a étudié le Comité directeur le 28 mai. Vous avez reçu l'ordre du jour. Sinon, je demanderai qu'il vous soit distribué.

En effet, en discutant de nos travaux futurs, le comité directeur—où tous les partis étaient représentés—travaillait dans l'hypothèse que nous siégerions au moins en juillet, et peut-être même en août. Dans cette éventualité, nous ne reviendrions surtout pas en septembre. Il y avait évidemment les projets de Loi C-18 et C-19 que nous aurons à étudier en détail; nous savons que le processus est en marche, mais nous devons attendre de voir un peu comment ils progresseront. Le comité directeur s'est dit qu'il était absolument essentiel d'obtenir des ordres de renvoi, en prévision de ces travaux, avant que les choses ne deviennent trop difficiles avec les horaires prolongées de la Chambre en juillet et en août.

Nous savons tous qu'il y a eu certains changements, mais le comité directeur a recommandé d'entreprendre une étude sur la propriété et la gestion des aéroports, la sécurité, la concentration et la privatisation des lignes aériennes dans le cadre de la déréglementation. De plus, le comité directeur a pensé qu'il faudrait commencé par rencontrer les hauts fonctionnaires canadiens et les parties intéressées à ces questions, pour ensuite rencontrer des gens du domaine aux États-Unis. Toutefois, l'important n'était pas nécessairement les États-Unis, mais plutôt l'autorisation d'aller en Europe au début de l'automne. Nous avons envisagé les deux dernières semaines de septembre ou la première d'octobre pour discuter des questions pertinentes à l'ordre du jour de pays comme l'Angleterre, la France et l'Allemagne, notamment la privatisation et la gestion des aéroports de même que la sécurité.

Le comité des Transports n'est jamais allé à l'étranger, sauf pour quelques visites très brèves de sous-comités aux États-Unis. Voilà le programme de travail dont a convenu le comité directeur. J'ai ensuite consulté le leader à la Chambre et je lui ai en fait remis une ébauche de l'ordre de renvoi que nous souhaitons, lequel n'a pas été approuvé par la Chambre. C'est peut-être bien ainsi, en ce sens que nous ne nous sommes pas vraiment encore prononcés sur la question.

[Text]

That is the state of the nation at the moment, and we even have another member to vote, because we have to approve the report of the subcommittee before we can technically get into hearing the witness we have here today, Mr. Douglas. He is in effect working in that office of airport management, so we can start on the base of this committee study.

I have also received a letter from Mr. Ian Angus. Now that the strike has been settled in the Seaway, we can continue and conclude that study. Something else that is not on your agenda—I am glad three of the members are here, but unfortunately two others are not; one will not be here until next week and I guess the other one, Mr. Dantzer, will not. I have checked with his office. I am afraid Mr. Darryl Gray will not be back, but earlier this morning at 8.30 a.m., I met with Mr. Wes Kelly and J.P. Laroche of CN on the CN pension.

I know some members were talking to some of them last night at a function I did not get to about their response to the committee report on pensions. Without getting into that, it is my very strong recommendation, especially as we talk about our work plan, that we meet in camera. I think it would be most informative and instructive and perhaps more in keeping with this new committee structure if the committee members, and especially the committee members that were on the Subcommittee on Pensions Reform, were in an in camera meeting exposed to the response that we now have from CN—it is not the initial letter that was circulated in December, which was totally negative. As of May, it is a more positive response, where very definite dollars are being suggested on an ad hoc basis. There were implementations of the committee report.

• 0940

I am informed that the board of directors of CN have approved something that is going to be laid before the CN Pension Committee on Thursday. This committee did not feel insulted by reading about something that is obviously going to be out there. There was the hope that they would discuss some of the generalities of what is going to be laid before the pension board on Thursday.

I met with them in my office from 8.30 a.m. to 9.30 a.m. this morning. They can go ahead and do what they want to do anyway, but we would like to try to blend the committee reports with their reaction. As they have not officially laid it before the CN Pension Committee, it would have to be in an in camera meeting, with members governing themselves accordingly. We will be talking about dollars and other amendments to the pension plan.

The thought was that we could hear the witness this morning and organize our work plan on this study until June 23. St. Jean Baptiste day is June 24. We know things

[Translation]

Voilà ce qu'il en est pour le moment; et nous avons même un autre membre pour voter, car nous devons en principe approuver le rapport du sous-comité avant de pouvoir entendre notre témoin d'aujourd'hui, M. Douglas. M. Douglas travaille au bureau de la gestion des aéroports, et c'est avec lui que nous pourrions commencer notre étude.

J'ai aussi reçu une lettre de M. Ian Angus. Maintenant que la grève de la voie maritime est réglée nous pouvons poursuivre et terminer notre étude. Il y a quelque chose d'autre qui ne figure pas à l'ordre du jour—je suis heureux que trois membres soient présents, bien qu'il en manque malheureusement deux. L'un d'eux ne sera pas là avant la semaine prochaine, et quant à M. Dantzer, il n'y sera pas. J'ai vérifié avec son bureau. Je crains que M. Darryl Gray ne sera pas de retour, mais ce matin, à 8h30, je me suis entretenu avec M. Wes Kelly et J.P. Laroche du CN au sujet des pensionnés du CN.

Je sais que certains membres du Comité ont discuté avec quelques uns d'entre eux hier soir, à une assemblée à laquelle je ne suis pas allé, au sujet de la réponse du CN concernant le rapport du Comité sur les pensions. Sans trop entrer dans les détails, je recommanderais très fortement que nous rencontrions les représentants du CN à huis clos étant donné spécialement que nous discutons de nos travaux futurs. Conformément à la nouvelle structure des Comités, je pense qu'il serait des plus intéressant et des plus instructif que les membres du Comité, en particulier ceux qui ont fait partie du Sous-comité sur la réforme des pensions, rencontrent les représentants du CN à huis clos pour discuter de la réponse que le CN nous a fait parvenir—et il ne s'agit pas ici de la première lettre tout à fait négative que nous avons reçue en décembre. La réponse du mois de mai est plus positive et renferme des propositions très précises chiffrées en dollars. Elle est conforme aux recommandations du rapport du Comité.

J'ai appris que le conseil d'administration du CN a approuvé des propositions qu'il présentera au Comité des pensions du CN jeudi. Le Comité ne s'est pas senti insulté d'apprendre quelque chose qui sera effectivement présenté. On espérait pouvoir discuter dans leurs grandes lignes des propositions qui seront faites au Comité des pensions jeudi.

J'ai discuté avec les représentants du CN à mon bureau entre 8h30 et 9h30 ce matin. Ils sont libres de faire ce qu'ils veulent, mais nous aimerions pouvoir examiner leurs propositions au regard du rapport de notre Comité. Comme les propositions n'ont pas été soumises officiellement au Comité des pensions du CN, il faudrait que la réunion soit à huis clos, et que nous respections le caractère confidentiel des discussions que nous aurons. Nous parlerons de dollars et d'autres modifications au régime de pensions.

Nous avons pensé entendre le témoin ce matin et planifier notre horaire jusqu'au 23 juin. Le 24 juin, c'est la St-Jean Baptiste. Nous savons que les choses se corsent

[Texte]

get pretty tangled at the end of June. There is a list of witnesses that takes us to about June 23 on the suggested work plan.

There are several items that I would hope we could dispose of. We could then call the witness and see. I have suggested to Mr. Laroche, who is in charge of this for CN, that, depending on the wish of the committee, they could appear here at 12 p.m. I do not know if there will be any time tomorrow, and I do not even know if there will be the possibility this afternoon, but that is just something for consideration.

**Mr. Benjamin:** What about Wednesday afternoon?

**The Chairman:** The committee has something else lined up for tomorrow afternoon, involving British Members of Parliament, which is a... I do not know where they are going to be Wednesday afternoon. I think they will be here if we want them here.

They are here right now. Who knows what members might want to do after hearing them? We could have an initial briefing from 12 p.m. to 1 p.m., and then we could find out... I was not on the subcommittee, so some of you people know more of the details. I am aware of your report and what the recommendations were, and this is not the complete, positive response to all the recommendations. However, I must say that I was interested in their response of May, especially when compared to their initial letter of December. It has some very interesting proposals, and one may consider that a bird in the hand is worth two in the bush.

I think it would be very constructive to have them here at 12 p.m. The sooner we know, the sooner the message can go out so that they can be here.

I have Mr. Reid and then Mr. Robichaud.

**Mr. Reid:** Thank you, Mr. Chairman.

I would like to comment on the last item in the second clause of the agenda, which has to do not only with the St. Lawrence Seaway but the CN pension as well.

While we look forward to new items of discussion, and airport management is one of them, I rather think we should conclude one or two of the items we have started, and these two fall within that category.

There has been a new study added to the St. Lawrence Seaway studies, and I wonder if the officials can obtain for members of this committee copies of that provincial task force study. That should assist us greatly in the meeting you propose for calling those who are interested in the continuation of the St. Lawrence Seaway Authority and it would assist us in determining how much further we have to go.

[Traduction]

drôlement à la fin juin. Nous avons une liste de témoins qui nous amène aux alentours du 23 juin.

Il y a plusieurs questions que j'aimerais pouvoir régler. Nous pourrions ensuite demander au témoin de venir nous rencontrer. J'ai proposé à M. Laroche, responsable de cette question au CN, de venir nous rencontrer à midi, si le Comité en décide ainsi. Je ne sais pas si nous aurons du temps demain, et je ne sais même pas si nous en aurons cet après-midi; c'est simplement une suggestion que je vous fais.

**M. Benjamin:** Y a-t-il des possibilités pour mercredi après-midi?

**Le président:** Nous avons déjà quelque chose de prévu pour demain après-midi avec des membres du Parlement britannique; c'est... je ne sais pas où ils seront mercredi après-midi, mais ils pourront venir nous rencontrer si nous le voulons.

Ils sont ici en ce moment. Qui sait ce que nous déciderons de faire après les avoir entendus? Nous pourrions tenir une première réunion d'information de 12 heures à 13 heures, ensuite... je n'étais pas membre du Sous-comité; certains d'entre vous sont plus au courant des détails. J'ai vu votre rapport et les recommandations que vous avez formulées, et les propositions du CN ne répondent pas à toutes les recommandations. Cependant, je pense que la réponse du mois de mai est intéressante, spécialement en comparaison de la première lettre du mois de décembre. Il y a des propositions très intéressantes, et il faudrait peut-être se dire qu'un tiens vaut mieux que deux tu l'auras.

Je pense qu'il serait très constructif de rencontrer les représentants du CN à midi. À nous de nous décider au plus vite, pour que nous puissions les aviser.

Monsieur Reid et monsieur Robichaud.

**M. Reid:** Merci, monsieur le président.

J'aimerais parler du dernier point du deuxième paragraphe à l'ordre du jour qui porte sur la voie maritime du Saint-Laurent et aussi sur le régime de pensions du CN.

Bien que nous prévoyons discuter de nouveaux sujets, dont la gestion des aéroports, je pense que nous devrions auparavant terminer ce que nous avons commencé sur une ou deux autres questions, notamment celle que j'ai mentionnée au début de mon intervention.

Une nouvelle étude s'est ajoutée aux études sur la voie maritime du Saint-Laurent, et je me demandais si les hauts fonctionnaires ne pourraient pas tenter de nous avoir des copies du rapport du groupe de travail provincial. Cela pourrait nous être grandement utile pour établir la liste des gens que nous voudrions entendre et qui s'intéressent au maintien de l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent, et nous aider aussi à déterminer ce qu'il nous reste à faire.

[Text]

[Translation]

• 0945

I rather think a close perusal of this particular task force study will remove the necessity of very many hearings in different ports of call. It still leaves perhaps one desirable call, and that is the U.S. influence and their participation, but I would like to see this committee conclude those items that have been on our plate for quite some time. If you look back, it is a year ago now since we went to Thunder Bay on the St. Lawrence Seaway Authority. If you look down the line to the end of our term, maybe we would be able to report the conclusions of these items. The other thing would be the CN pension, which we have had before us almost continuously from the time this session began.

**The Chairman:** I think those are points well taken, Mr. Reid. We can certainly get that report and have it analysed and assessed, but I get your drift. You would rather conclude the Seaway thing. That is fine. The only thing is we were thinking in terms of the state of the House, that if the House did not come back—we know that is clarified to a point; we think it is—then you are not going to get your reference. You have to have forward planning.

You can still conclude the Seaway study in June, I would think, or we will assess this report, or both; and certainly if there is any thought of doing the study on airport management or safety or consolidation... The other thing was rail passenger service, which seems to work in European countries but does not work in Canada. That was another part of this offshore thing. If we are going to go offshore, that is the only reason we have to establish some base for it and get the reference before we get out of here in the summer, so forward planning could go ahead. I personally do not see why we could not complete the Seaway before the end of June.

**Mr. Reid:** I do not object to getting the reference, Mr. Chairman.

**M. Robichaud:** Monsieur le président, sans être en désaccord sur ce qui est proposé,

I would be in accord with Mr. Reid's comments that we finish whatever business we have before us now, and especially the report on the CN pensions. It has been around for a while. We have the pensioners calling us quite often as to what is happening, who is dragging his feet, and why they have not received any reaction. I think we just have to put an extra effort on to try to come to some recommendations that would stand and that we could go back to the pensioners with.

When is CN going to make its recommendations to its pension committee? Is it Thursday of this week?

**The Chairman:** You are quite right, Mr. Robichaud. This has taken an interesting course. This is what I was informed of this morning. CN was involved in very active labour negotiations with those still working for CN, the so-called "actives", and there certainly was very real consideration on many sides. Pensions, indexing, etc. were

Je pense que si nous étudions attentivement le rapport de ce groupe de travail, nous ne serons pas obligés d'entendre autant de témoins. Il serait quand même souhaitable de rencontrer des représentants des États-Unis pour discuter de leur influence et de leur participation, mais j'aimerais que le Comité règle les questions qui sont sur le menu depuis assez longtemps. Cela fait un an déjà que nous nous sommes rendus à Thunder Bay pour examiner le fonctionnement de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. Avant la fin de notre mandat, nous pourrions peut-être présenter un rapport là-dessus. Il y a aussi la question des pensions du CN que nous étudions depuis presque le début de cette session.

**Le président:** Je pense que vous avez raison, monsieur Reid. Nous pouvons certainement obtenir ce rapport pour le faire analyser et évaluer. Mais je comprends ce que vous dites. Vous préféreriez en terminer d'abord avec la Voie maritime. C'est très bien, mais nous étions en train de réfléchir à ce qui allait se passer à la Chambre; si elle n'est pas rappelée—nous en savons un peu plus maintenant, il faut avoir un ordre de renvoi. Nous devons planifier nos travaux.

Nous pouvons toujours soit terminer notre étude sur la Voie maritime en juin, soit évaluer le rapport, ou encore les deux. Et si nous pensons nous attaquer à la gestion, à la sécurité ou au regroupement des aéroports... Il y a aussi les services de transport ferroviaire des voyageurs qui semblent fonctionner dans les pays européens, mais pas au Canada. C'est une autre question que nous envisageons pour notre voyage à l'étranger. Si nous souhaitons faire ce voyage, nous devons le planifier et obtenir un ordre de renvoi avant de partir pour l'été. Je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions pas terminer notre étude sur la Voie maritime avant la fin juin.

**M. Reid:** Je n'ai pas d'objection, monsieur le président, à ce que nous obtenions notre ordre de renvoi.

**Mr. Robichaud:** Mr. Chairman, I do not disagree with what is being proposed,

mais j'appuie M. Reid qui suggère que nous terminions le travail que nous avons commencé, spécialement notre rapport sur les pensions du CN. Cela fait un certain temps que cela traîne. Nous recevons souvent des appels de retraités qui nous demandent ce qui se passe, qui est la cause de tous ces retards et pourquoi ils n'ont pas de nouvelles. Je pense que nous devrions faire un effort spécial pour formuler des recommandations qui se tiennent afin que nous puissions en faire part aux retraités du CN.

Quand le CN doit-il présenter ses recommandations au comité des pensions? Est-ce jeudi de cette semaine?

**Le président:** C'est bien ça, monsieur Robichaud. Les choses ont pris une tournure intéressante. Voici ce que j'ai appris ce matin. Le CN était en négociations très intenses avec ceux qui sont toujours à son emploi, ceux qu'on appelle les «actifs», et on a discuté ferme de plusieurs questions, notamment des pensions et de leur

**[Texte]**

some of the items on the table. Certainly between December and May the information I got, because of these calls coming in from members and some of the leaders of the superannuates, the retiree associations, was that the official response was that you could not touch it with a 10-foot pole, because it would affect, or potentially affect, the labour negotiations.

I am told, as of this morning, officially—I guess I was told before, in a way—that because the pensioners went to the negotiating team, that item has been taken off the table. This is what the CN people could tell you. As a result of that, they are prepared to make a very firm proposal for the retirees that implements, in part, the committee report. It does not fully follow the committee report.

• 0950

At the moment we do not have any hearings set for Tuesday, which is after Thursday, but this is why in a preliminary way—and it is something that has been kicking around and is very fundamentally important to so many good Canadians—I am hoping the committee might want to listen to the CN people in camera and then decide what we are going to do, whether we go out of camera or do anything on Wednesday, if we can or if the need was felt to do something Thursday. However, that is the state of the CN pension. They have dollars to put on the table.

**Mr. Robichaud:** Yes, I have read the second letter.

**The Chairman:** Basically, what they want to do is implement, confirm the second letter.

**Mr. Robichaud:** Okay. I am willing to make it known and hear whatever they have to say and whatever information they have in relation to the second letter, but as a committee, just what authority do we have? We have submitted the report and then CN is coming back. What can we do with it? Can we refuse it? Can we reject it?

**The Chairman:** You ask a legitimate question. Basically, we have made a committee report, they respond to it, they do not completely follow the committee report. In my interpretation, we do not have anything to do with it.

**Mr. Robichaud:** Do you mean there is nothing—

**The Chairman:** We can make another report. We can make another recommendation and say we are mad that they did not follow points 1, 2, 3, 4 and 5 and they should follow points 1, 2, 3, 4 and 5.

In terms of effect, that keeps the thing going and part of what they say to you, along with the letter, is that their ad hoc proposal comes part and part; it is sort of a guarantee for four years which is not ad hoc on an annual basis, it is ad hoc on a four-year basis and the matter would be reviewed by the then-committee at the four-year

**[Traduction]**

indexation. Entre le mois de décembre et le mois de mai, d'après les appels que j'ai reçus de membres et de représentants des retraités il n'était pas question de discuter de la réponse officielle parce que cela risquait d'influer sur les négociations collectives.

Ce matin, j'ai appris officiellement—même si on me l'avait dit avant—que parce que les retraités étaient allés voir l'équipe de négociation, cette question avait été retirée du cahier des revendications. Les représentants du CN pourraient vous le dire. Maintenant, ils sont prêts à faire des propositions très fermes concernant les retraités, propositions qui correspondent en partie aux recommandations du rapport du Comité. Mais elles ne sont pas conformes en tous points.

Jusqu'à présent, nous n'avons pas d'audience de prévue pour mardi, c'est-à-dire après jeudi qui vient, mais c'est pourquoi, d'une certaine façon—et c'est quelque chose qui revêt beaucoup d'intérêt pour bien des Canadiens depuis longtemps—j'aimerais que le comité rencontre les gens du CN à huis clos. Ensuite, nous pourrions décider quoi faire; soit ouvrir la séance au public, soit tenir une réunion mercredi si nous le pouvons, ou encore prévoir quelque chose pour jeudi. Voilà ce qui en est de la question des pensions du CN. Il y a de nouvelles propositions en dollars.

**M. Robichaud:** Oui, j'ai lu la seconde lettre.

**Le président:** L'idée c'est de rencontrer les gens du CN pour confirmer la teneur de la seconde lettre.

**M. Robichaud:** Oui, je suis bien prêt à entendre ce qu'ils ont à nous dire au sujet de cette lettre, mais que pouvons nous faire en tant que Comité? Nous avons remis notre rapport, et le CN nous arrive avec sa réponse. Que pouvons-nous en faire? Pouvons-nous la refuser, la rejeter?

**Le président:** Votre question est légitime. Nous sommes devant une situation de fait. Nous avons présenté notre rapport, le CN y a répondu, mais ses propositions ne sont pas entièrement conformes à nos recommandations. À mon avis, nous ne pouvons rien y faire.

**M. Robichaud:** Voulez-vous dire qu'il n'y a rien. . .

**Le président:** Nous pouvons faire un autre rapport. Nous pouvons formuler une autre recommandation et dire que nous sommes mécontents que le CN n'ait pas donné suite aux recommandations 1, 2, 3, 4 et 5, et qu'il devrait s'y conformer.

Cela aurait pour effet de garder le dossier ouvert, et la lettre que nous avons reçue renferme des propositions qui répondent en partie aux recommandations de notre rapport; c'est une sorte de garantie pour quatre ans qui n'est pas à réviser sur une base annuelle, mais seulement au bout de quatre ans, par le Comité qui sera en place à

[Text]

period. In that sense, it still stays out there because it is not completely settled along the lines of the committee report.

However, that is the only effect we can have at this stage. They can thumb their noses at us, as the letter in December more or less did, and they got the message just by osmosis, in a sense, not from all committee members but certainly, they got the message that this was not very satisfactory.

**Mr. Robichaud:** I do not like that.

**The Chairman:** Osmosis?

**Mr. Robichaud:** Thumbing their noses at us.

**The Chairman:** Well, that was my expression. I mean, we recommend and they do not follow it. The Minister, to be fair in one sense of the word or to appreciate his sagacity, in terms of the CN—and again, this was repeated to me this morning—has left this strictly with the committee and he is not getting involved between the committee report and the CN response.

As I say, this is the situation as of the moment. We are there now, but all we are is a recommender. Anyway, we can talk about it. Now, I have Les and then Dennis.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I agree we have to finish that CN pension thing and I would urge that we meet SAP with CN officials. I fully support another report to the House which, if unanimously adopted by the House, carries a lot of weight for the committee and for the government on CN.

Let us therefore get that done and if we want to meet this afternoon or this evening or tomorrow afternoon, I am quite agreeable—on the CN pensions; similarly, with the Seaway.

I know I can speak for Mr. Angus and I support Mr. Reid. If it requires a hearing in Ottawa and another one or two hearings outside of Ottawa, I think we should ask Mr. Reid to take three or four members of this committee in tow and head out there, have them and get them done this month.

I hope the committee will keep in mind all the great visionary plans we have for this fall, all very nice. I have always thought we should take a look at transportation set-ups in other places—I have always felt that—but let us remember something else: there are a lot of other things on our plate and if we want to be a hell of a lot more credible about doing the former thing, we had better get a lot of the latter things off our plate.

There is the annual report. Let us not do as we did before. We are finally getting around to doing annual reports that are two years old, which is some kind of nonsense, and there is VIA Rail, Air Canada and CN annual reports. There are other items on our plate and I think we had better get to them.

[Translation]

ce moment là. C'est donc dire que la question n'est pas tout à fait réglée conformément au rapport du Comité.

C'est tout ce que nous pouvons faire à ce stade-ci. Le CN peut nous faire un pied de nez, comme il l'a fait plus ou moins dans sa lettre du mois de décembre, et certains membres du Comité lui ont certes fait savoir, par osmose, d'une certaine façon, que sa réponse n'était pas très satisfaisante.

**Mr. Robichaud:** Je n'aime pas cela.

**Le président:** Quoi, l'osmose?

**Mr. Robichaud:** Non, le pied de nez.

**Le président:** C'est ma façon de m'exprimer. Cela veut tout simplement dire que nous avons des recommandations et que le CN ne les a pas suivies. Le ministre, pour apprécier son sens de l'injustice ou sa sagacité—et cela a été répété encore ce matin—a laissé le Comité se débrouiller tout seul avec son rapport et la réponse du CN, et n'est pas intervenu dans nos affaires.

Voilà ce qui en est pour le moment. Nous ne pouvons faire plus que formuler des recommandations. De toute façon, nous pouvons en discuter. Les et Dennis ont demandé la parole.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je conviens que nous devons en finir avec les pensions du CN et que nous rencontrerions les représentants du CN le plus vite possible. Je suis entièrement en faveur de l'idée de présenter un autre rapport à la Chambre, car s'il est adopté à l'unanimité, il donnera beaucoup de poids au Comité et au gouvernement en ce qui concerne le CN.

Alors, à nous de nous y mettre; et si nous voulons nous réunir cet après-midi, ou ce soir ou demain après-midi, pour discuter des pensions du CN et de la voie maritime, je suis bien prêt.

Je suis d'accord avec M. Reid, et je sais que M. Angus l'appuierait aussi. S'il faut tenir une audience à Ottawa et une ou deux autres à l'extérieur, je pense que nous devrions demander à M. Reid de réunir trois ou quatre membres du Comité et de faire ce qu'il y a à faire avant la fin du mois.

J'espère que le Comité n'oubliera pas les projets ambitieux que nous avons pour cet automne. J'ai toujours pensé que nous devrions aller voir ce qui se fait ailleurs dans le domaine des transports—je l'ai toujours pensé—mais il ne faut pas oublier non plus que nous avons beaucoup d'autres choses à faire, et si nous voulons mener à bien nos projets, nous aurions intérêt à finir ce que nous avons déjà entrepris.

Il y a un rapport annuel à étudier. Évitions de faire comme avant. Nous sommes finalement prêts à étudier des rapports annuels vieux de deux ans, ce qui est un peu ridicule, et il y a aussi les rapports annuels de VIA Rail, d'Air Canada et du CN. Nous avons du travail à faire, et je pense que nous devrions nous y mettre.

[Texte]

[Traduction]

• 0955

The other thing I find strange is that there were a dozen other places in Canada we bloody well should have gone to on Bill C-18 and Bill C-19, but we could not go to those places. Now, all of a sudden, we can go to a lot of other places. I think the committee is leaving itself wide open to some justifiable public criticism because of what we did not do in the past in not getting our plate cleared off with the things assigned to us by statute as quickly as possible. Those are my sentiments on the matter.

**The Chairman:** I understand and agree with some of what you say, Mr. Benjamin. As far as anyone out there is concerned about us travelling offshore, no one should be even aware we are thinking of any grandiose travel scheme.

The other thing—I know this is not going to make you very happy—is that quite frankly, the way committees handle annual reports is almost a glorious waste of time. If we can change our tactics and really get into it, of the annual reports you have named, not one of those individuals has not been before us in the last 12 months in one capacity or another.

I am not saying they should not come back again; I think we should concentrate on an annual report from time to time. Yet we had the Seaway and you fellows did not ask the right questions. You were all prepared for it. It was a nice big issue that should have been in the papers and was not. You can only go back to the well so often for the proverbial water.

VIA Rail can come; they are going to say they cannot do anything until the government makes up its mind whether it is going to buy some cars. Yes, you can fill the time in that way, but part of the forward planning was trying to get something that would take some organizing so that in our non-partisan way we could examine things all members are concerned about.

There is an airport management thing announced by the Minister that affects all Canadians who use airports. We have not had any input. What better way is there to get credible than for us to examine something that is so topical and affects the traveller of air so very definitely?

**Mr. Benjamin:** I am not objecting to us doing that, either.

**The Chairman:** I agree with the CN pensions. I think we can hear them at noon and there may be enough who come. I have asked Mary to check. There is a liaison committee sitting here at 5 p.m., which I guess was approved earlier because there was not the intent to sit

Je trouve cela étrange qu'il y ait une douzaine d'endroits au Canada où nous n'avons pas pu aller dans le cadre de notre étude des projets de loi C-18 et C-19. Tout à coup, maintenant, nous pouvons aller à toutes sortes d'endroits. Je pense que le Comité s'expose à des critiques publiques bien justifiées, parce que nous n'avons pas fini le travail qui nous a été confié en vertu de la loi aussi vite que nous aurions dû. Voilà ce que je pense.

**Le président:** Je comprends ce que vous dites, monsieur Benjamin, et j'en conviens en partie. En ce qui concerne nos projets de voyages à l'étranger, personne ne devrait même savoir que nous nourissons de tels projets.

L'autre chose—et je sais que vous ne serez pas très content—c'est que franchement, l'étude des projets annuels par les comités est, à toutes fins utiles, une perte de temps monumentale. Si nous pouvons changer notre façon de travailler et nous attaquer aux rapports annuels que vous avez mentionnés... je vous signale qu'il n'y a pas une seule de ces personnes que nous n'avons pas vue, pour une raison ou une autre, au cours des 12 derniers mois.

Je ne veux pas dire que nous ne devrions pas les rencontrer de nouveau; au contraire, je pense que nous devons étudier les rapports annuels à un moment ou l'autre. Cependant, nous avons rencontré les gens de la voie maritime, et vous n'avez pas posé les bonnes questions. Vous étiez tous prêts. C'était une affaire importante que les journaux auraient dû rapporter, mais ce n'est pas ce qui est arrivé. Il y a toujours des limites à ce que nous pouvons faire.

Les gens de VIA Rail peuvent venir, mais ils nous diront qu'ils ne peuvent rien faire avant que le gouvernement décide s'il achètera des wagons. Oui, nous pouvons toujours nous occuper de cette façon là, mais l'idée de notre projet de planification était de trouver quelque chose qui nécessiterait une certaine préparation pour que nous puissions nous pencher, à notre manière non partisane habituelle, sur des questions qui intéressent tous les membres du Comité.

Le ministre a annoncé sa politique en matière de gestion des aéroports qui touche tous les usagers canadiens. Nous n'avons pas participé à l'élaboration de cette politique. Qu'y aurait-il de mieux à faire pour être crédible que d'examiner quelque chose d'aussi important et d'aussi déterminant pour les voyageurs qui utilisent les services aériens?

**M. Benjamin:** Je n'ai pas d'objection à ce que nous fassions cela non plus.

**Le président:** Je suis d'accord avec vous en ce qui concerne les pensions du CN. Je pense que nous pouvons rencontrer les gens du CN ce midi; il y aura suffisamment de monde. J'ai demandé à Marie de vérifier. Le Comité de liaison siège ici à 17 heures; c'était déjà prévu, étant

[Text]

here this afternoon. I think the CN pensions and the Seaway are the two items definitely out there.

Other than annual reports, Mr. Benjamin, I do not know what other specific items are out there other than—

**Mr. Benjamin:** Do we not also have one or two requests directed to you from those who want to appear about the VIA Rail annual report? I know there is a letter from Transport 2000. There is a letter from Greg Gormick, the former executive director, wanting to appear on the VIA Rail thing.

**The Chairman:** When it comes up.

**Mr. Benjamin:** A lot of that stuff needs to be ventilated.

**The Chairman:** The clerk reminds me that is part of the annual report in any event. Mr. Cochrane.

**Mr. Cochrane:** On the CN pension thing, I think we should attempt to deal with it, and noon today is fine with me. It has been hanging fire for quite a while, and if there is any agreement by the committee of what CN is proposing, the sooner the money gets into the hands of the pensioners the better off they are going to be, as well as having an idea of what is going to happen in the future.

There was another part of that particular study CN cannot address itself to. We found as we went across the country that there is a little pocket of pensioners, particularly in eastern Canada, members of the Provident Fund. The Provident Fund pensioners worked for the ICR before it became the CNR. There are about 450-some out there. There are no survivor benefits whatsoever once the pensioner passes away, and we only found this pocket in eastern Canada.

We recommended that the Government of Canada consider giving extra money to the fund in order to provide an increase for these people and some survivor benefits. Hearing from CN today will not answer that particular aspect of our report. Someone from the Government of Canada has to come in—presumably from Finance—to take a look at that particular recommendation, because they have not responded at all. This is an issue with a small number of people and getting smaller every day, unfortunately. We really should deal with this in tandem with the CN, and I did not want to lose sight of that particular side of it.

**The Chairman:** No, that is very good.

**Mr. Benjamin:** Why do we not get somebody from Finance over here this afternoon or tomorrow afternoon or something?

**The Chairman:** Let us decide that after we. . . You may be right.

[Translation]

donné que nous n'avions pas l'intention de nous réunir cet après-midi. Je pense que les pensions du CN et la voie maritime sont les deux grandes questions qui importent.

À part les rapports annuels, monsieur Benjamin, je ne vois pas ce qui presse. . .

**M. Benjamin:** N'avons-nous pas reçu une ou deux demandes de personnes intéressées à nous rencontrer au sujet du rapport annuel de VIA Rail? Je sais que nous avons reçu une lettre de Transport 2000. Nous en avons reçu une autre de Greg Gormick, l'ancien directeur exécutif qui a demandé à nous rencontrer au sujet de VIA Rail.

**Le président:** Dans le temps comme dans le temps.

**M. Benjamin:** Il y a beaucoup de choses à régler.

**Le président:** Le greffier me dit que, de toute façon, c'est prévu dans le cadre de notre étude du rapport annuel. Monsieur Cochrane.

**M. Cochrane:** Au sujet des pensions du CN, je suis prêt à rencontrer les représentants ce midi. C'est quelque chose qui traîne depuis un certain temps, et si le Comité peut convenir de ce que le CN propose, il serait bon que les pensionnés puissent avoir leur argent en main le plus vite possible, et que nous sachions aussi à quoi nous en tenir pour l'avenir.

Il y a une autre chose que les propositions du CN ne règlent pas. Nous avons constaté au cours de nos voyages dans le pays qu'il y avait un petit nombre de pensionnés, particulièrement dans l'est du Canada, qui étaient membres du *Provident Fund*. Les pensionnés du *Provident Fund* travaillaient pour les chemins de fer ICR avant qu'ils ne deviennent le CN. Il y en a environ 450. Il n'y a aucun régime de prestations aux survivants, et les seuls pensionnés que nous avons trouvés dans cette situation étaient dans l'est du Canada.

Nous avons recommandé que le gouvernement du Canada verse des fonds additionnels dans la caisse afin d'augmenter les prestations de ce groupe de pensionnés et d'offrir aussi des prestations aux survivants. Les propositions que nous présenteront les gens du CN aujourd'hui ne touchent pas à cet aspect particulier de notre rapport. Il faut que le gouvernement du Canada—le ministère des Finances, probablement—étudie cette recommandation, parce que le CN l'a ignorée complètement. C'est un problème qui touche un petit groupe de personnes dont le nombre diminue malheureusement à chaque jour. Nous devrions vraiment nous attaquer à ce problème avec le CN, et je ne voulais pas qu'on oublie cet aspect de la question.

**Le président:** Non, c'est très bien.

**M. Benjamin:** Pourquoi n'inviterions-nous pas quelqu'un des Finances à venir cet après-midi ou demain après-midi?

**Le président:** Nous déciderons de cela après que. . . vous avez peut-être raison.

[Texte]

[Traduction]

• 1000

To put some structure in place, we will certainly change the suggested list of witnesses that might have been called between now and June 23. We can sit after June 23, but we are trying to be realistic, as many of us know what happens here in the last two weeks with extended hours and trying to get all the things done in the House.

In fact, it has just been drawn to my attention that there is a bill in the House this afternoon that certainly. . . Anyway, that is another reason why. . . The Chair did not realize it was coming up. Certainly it is not a transport bill, but we certainly have some interest in it, although I should stay away from it I suppose.

We can conclude, Joe, the Seaway between now and the end of June, and the CN pensions. We are going to be there—I do not think in a concluded way, but the response of the CN is going to be in the public domain anyway so we certainly should be apprised of what that is so we can decide where we want to go, if we want to make another recommendation. As I say, my dilemma here is that Mr. Gray and Mr. Dantzer are not here, and Mr. Gray was not happy with what he saw in the initial response of CN. I do not know if he will be any happier with what he hears at 12 p.m.

There are the annual reports, but those two items are certainly on the work plate between now and. . . I say the end of June, and we will continue to call it that, as long as members know that I think it is going to be Saint Jean Baptiste Day, because thereafter you switch your energies to the House, if the House is going to get out. However, those two matters would be canvassed and certainly the Seaway, I think, should be concluded before the end of June, and we write the report during July, if necessary. I do not know if the report would be out, but perhaps it might.

To put some substance to the offshore reference, for which I think we should still start to lay the base, it would be a vote of this committee in effect to approve the decisions of the steering committee on May 28, along the lines of the agenda. As I say, I have had discussions with the House Leader. I said that all the members of the steering committee were in favour of this general matter, which had several parts, and I think it will help my discussion with the House Leader if the committee approves what the steering committee recommends. That is what I would like to do.

Then we could call the witness here this morning on that, and certainly Tuesday we will be meeting, which was not necessarily the intent. I do not know if you would have dissected the report, or whether it is going to be the Seaway or the CN. It will be one or the other.

Afin d'agencer un peu notre travail, nous allons certainement modifier la liste proposée des témoins qui seront convoqués d'ici le 23 juin. Nous pouvons siéger après cette date, mais nous devons être réalistes, car beaucoup d'entre nous savent ce qui se passe au cours des deux dernières semaines, les heures sont prolongées et nous essayons de tout terminer à la Chambre.

On vient de porter à mon attention le fait qu'il y a à la Chambre un projet de loi cet après-midi qui certainement. . . De tout façon, voilà une autre raison pour laquelle. . . Je ne l'avais pas prévue. Il ne s'agit pas d'un projet de loi sur les transports, mais nous nous y intéressons certainement, même si je devrais, je suppose, m'en tenir éloigné.

Nous pourrions terminer l'étude de la voie maritime du St-Laurent et des pensions du CN, Joe, d'ici la fin de juin. Nous serons là, tout ne sera peut-être pas fait, mais la réponse du CN sera du domaine du public de toute façon, par conséquent nous la connaîtrons et nous pourrions décider ce que nous voulons faire, si nous voulons présenter notre recommandation. Je repère, je fais face à un dilemme puisque M. Gray et M. Dantzer ne sont pas présents, et que M. Gray n'était pas très heureux de la première réponse du CN. Je ne sais pas s'il sera plus heureux une fois qu'il les aura entendus ce midi.

Il y a aussi les rapports annuels, mais ces deux sujets sont déjà devant nous et nous devons d'ici. . . Je dis la fin de juin, et je maintiens pour l'instant cette date, en autant que les membres du Comité savent que ça signifie le jour de la St-Jean-Baptiste, car après cela il faudra consacrer tous nos efforts à la Chambre si celle-ci veut terminer ses travaux. Toutefois, il faut tenir compte de ces deux questions, certainement de la voie maritime du St-Laurent, dont on devrait terminer l'étude avant la fin de juin. Nous pourrions ensuite rédiger notre rapport pendant juillet si nécessaire. Je ne sais pas si le rapport sera déposé, mais il le sera peut-être.

Au sujet de la mention des explorations au large, il faudrait peut-être dès maintenant jeter les bases pour cette étude. Il faudra en réalité que les membres du Comité approuvent les décisions que le comité directeur a prises le 28 mai, selon l'ordre du jour. Ainsi que je vous l'ai dit, j'ai discuté avec le Leader de la Chambre. Je lui ai dit que tous les membres du comité directeur étaient en faveur de cette question globale, qui comprend plusieurs parties, et cela pourrait m'aider auprès du Leader de la Chambre si les membres du Comité approuvaient les recommandations du comité directeur. Voilà ce que j'aimerais faire.

Nous pourrions ensuite convoquer les témoins ici ce matin à ce sujet, et nous allons certainement siéger mardi, ce que nous n'avions pas nécessairement l'intention de faire. Je ne sais pas si vous avez épluché le rapport, ou si nous allons aborder la question de la voie maritime ou du CN. Ce sera l'une ou l'autre.

[Text]

**Mr. Cochrane:** I would prefer that we tidy up by the end of the session the Seaway and CN, and let us deal with the airport situation. A lot of work can be done over the summer and look at it very quickly and then it still would not affect any plans we might have for looking elsewhere. I just think it clogs the agenda to try to tuck that in now, and it does not give it the attention maybe it deserves, with all the House business, with the outstanding issues we have.

**The Chairman:** Except that it is 10 a.m. now and we have one of the people who could lay a base. I agree in a sense.

**Mr. Cochrane:** Also, we are going to be in the House for Bill C-18 a fair amount.

**The Chairman:** This is the other thing.

**Mr. Cochrane:** We cannot be here and there both.

**The Chairman:** We are in the hands of the committee. The only thing is that unless you get the reference, Dennis, before you get out of here in the summer—

**Mr. Cochrane:** I think we should go after the reference.

**The Chairman:** To me, an interesting scenario would be to approve what the steering committee has reported for the reference, and that helps the chairman perhaps to discuss things with House business to get a reference and to get it officially approved so forward planning can go on, and at 10 a.m. we could have the beginning from one of the officials in airport management with us right today.

Then I would agree, in view of what the members have said about CN and Seaway, that we would just get it started today and put it off until we handle these other two things.

**Mr. Cochrane:** I agree.

**The Chairman:** You are right, we could call other witnesses. We have some witnesses tentatively lined up, but they could be stood down on the basis that the committee is necessary on these other matters. It may be that with CN there is not a heck of a lot one is going to be able to do, but that is what committee members can decide.

**Mr. Robichaud:** [*Inaudible—Editor*] to react to that in our report.

**The Chairman:** Even members can obviously react. I agree, but do we act as a committee or do members react individually?

[Translation]

**M. Cochrane:** Je préférerais que nous en finissions d'ici la fin de la session avec la voie maritime et le CN, et traitions aussi de la situation des aéroports. On peut faire beaucoup de travail au cours de l'été, étudier la chose très rapidement et nos projets pour aborder d'autres questions n'en seraient pas touchés. Essayer d'ajouter cette question maintenant à l'ordre du jour ne fait que le rendre trop chargé, cette situation n'aura pas l'attention qu'elle mérite, à cause de toutes les activités de la Chambre, et des questions que nous n'avons pas encore réglées.

**Le président:** Sauf qu'il est maintenant 10 heures et que nous avons ici une personne qui pourrait jeter les bases pour ce projet. Je suis d'accord jusqu'à un certain point.

**M. Cochrane:** Par ailleurs, nous allons discuter assez longuement en Chambre du projet de loi C-18.

**Le président:** C'est là une autre question.

**M. Cochrane:** On ne peut être à la fois ici et là-bas.

**Le président:** C'est à vous de décider. La seule chose, Dennis, c'est qu'à moins d'obtenir l'ordre de renvoi, avant de quitter le Parlement pour l'été. . .

**M. Cochrane:** Je crois qu'il faut obtenir l'ordre de renvoi.

**Le président:** Quant à moi, il me semblerait intéressant d'approuver ce que le comité directeur a recommandé comme ordre de renvoi, et cela m'aiderait à en discuter aussi avec la Chambre des communes. De cette façon l'ordre de renvoi serait officiellement approuvé et nous pourrions commencer à planifier. À 10 heures ce matin nous pouvons commencer à entendre un des hauts fonctionnaires de la gestion des aéroports qui a été convoqué pour cette séance.

Je suis d'accord avec vous, étant donné ce qu'ont dit les membres du Comité au sujet du CN et de la voie maritime, que nous pourrions commencer à discuter de l'autre question aujourd'hui et la reporter ensuite une fois que les deux autres seront terminées.

**M. Cochrane:** Je suis d'accord.

**Le président:** Vous avez raison, nous pourrions convoquer les autres témoins. Nous avons prévu la comparution de certains témoins, mais on pourra les faire attendre en leur expliquant que le Comité doit nécessairement terminer l'étude de ces autres questions. Il se peut qu'on ne puisse pas faire grand chose au sujet du CN, mais c'est ce que les membres du Comité doivent décider.

**M. Robichaud:** [*Inaudible—Éditeur*] réagir à ce sujet dans notre rapport.

**Le président:** Même les membres du Comité peuvent faire connaître leur réaction à ce sujet. Je suis d'accord, mais est-ce que nous agissons en tant que Comité ou allons-nous faire connaître nos réactions individuellement en tant que membres du Comité?

[Texte]

[Traduction]

• 1005

Anyway, I do not imagine—no matter what CN tells you—that it is going to pre-empt members, not during the in camera part but when it finally goes public on Thursday, to make their own reaction; I can imagine Mr. Robichaud and Mr. Cochrane and/or Mr. Benjamin. However, you are right; perhaps it adds strength if there is a committee reaction, too.

**Mr. Benjamin:** I think we should submit another report to the House.

**The Chairman:** Okay. I have heard your concerns and I understand and agree that those two things are ticking away. The House Leader very well could ask me, what the devil are you going on another venture for if you have not resolved the CN pensions and the Seaway? I certainly want to get the Seaway resolved and the pensions, too.

That will be the priority for June, which is fine. As of now, if we could have a motion to approve the steering committee report of Thursday, May 18, I think it will help us in the real forward planning and still have the witness we have here today to start us on this journey.

Do I have a motion to approve the steering committee report? Mr. Clifford, were you going to move it?

**Mr. Clifford:** Yes, I was going to move it.

**The Chairman:** I have it moved. Mr. Reid.

**Mr. Reid:** My question would be, Mr. Chairman, that I have looked at the work plan you called at the steering committee report from the Standing Committee on Transport for the months of June 1987 to April 1988 and I did not see anything in it with respect to CN pensions and the St. Lawrence Seaway study.

This morning's agenda is one I would be more ready to accept and move or adopt than the work plan that was earlier—

**The Chairman:** That is just a work plan to justify the reference. We had not met. In effect, the agenda is that you are approving the steering committee on its work plan on that item, but you have already directed the Chair to make sure that we dispose of the two—

**Mr. Reid:** —items on the basis of the agenda.

**The Chairman:** That is right.

**Mr. Clifford:** Mr. Chairman.

**The Chairman:** Just a minute, Mr. Clifford. On this agenda you have there, as a third item, the business of the Seaway and all I said to you earlier is when this agenda

De toute façon, je ne crois pas—indépendamment de ce que vous dira le CN—que cela empêchera les membres du Comité, non pas durant la séance à huis clos mais lorsque la chose sera rendue publique jeudi, de faire connaître leur propre réaction. Je peux très bien m'imaginer que ce sera le cas pour M. Robichaud, M. Cochrane et M. Benjamin ou l'un ou l'autre. Toutefois, vous avez raison, la réaction serait plus forte si elle venait également de l'ensemble du Comité.

**M. Benjamin:** Il faudrait à mon avis que nous présentions un autre rapport à la Chambre.

**Le président:** Très bien. Je connais vos inquiétudes, je comprends et je suis d'accord qu'il nous reste peu de temps pour ces deux questions. Le *Leader* de la Chambre peut très bien me demander, pourquoi diable aborder un autre sujet alors que vous n'avez pas résolu les questions des pensions du CN et de la Voie maritime du St-Laurent? Je veux certainement moi aussi que ces deux questions soient réglées.

Très bien, ce sera la priorité pour le mois de juin. À partir de maintenant, si nous pouvions proposer une motion pour approuver le rapport du comité directeur du jeudi 18 mai, nous pourrions plus facilement prévoir les semaines à venir et entendre quand même le témoin qui a été convoqué aujourd'hui afin de démarrer aussi sur cette autre question.

Puis-je avoir une motion pour approuver le rapport du comité directeur? Monsieur Clifford, allez-vous le proposer?

**M. Clifford:** Oui, j'allais justement le proposer.

**Le président:** C'est fait. Monsieur Reid.

**M. Reid:** Voilà, monsieur le président, j'ai examiné le plan de travail dont il est question dans le rapport du comité directeur du Comité permanent sur les transports pour les mois de juin 1987 à avril 1988, et je n'y vois rien concernant les pensions du CN et l'étude sur la voie maritime du St-Laurent.

Je serais plus disposé à accepter l'ordre du jour de ce matin et proposer ou adopter le plan de travail qui précéderait. . .

**Le président:** Il s'agissait simplement d'un plan de travail pour justifier l'ordre de renvoi. Nous n'avons pas siégé. En réalité, l'ordre du jour prévoit que vous approuviez le plan de travail du comité directeur sur cette question, et vous avez déjà demandé à la présidence de s'assurer que nous allions disposer des deux. . .

**M. Reid:** . . . faisait partie des articles de base à l'ordre du jour.

**Le président:** C'est exact.

**M. Clifford:** Monsieur le président.

**Le président:** Un instant, monsieur Clifford. Au sujet de l'ordre du jour que vous avez, il y a une troisième question, celle de la voie maritime. Ce que je vous ai dit

## [Text]

was drawn up, I did not appreciate the topicality of the CN pensions. I mean, I knew members and interested parties were phoning. I thought the thing was still affected by labour negotiations and that was why this was not put down, really, on the agenda you have before you. That is why I threw it out on the table so we could talk about it. Therefore, any motion for the work plan in the fall is not going to pre-empt the necessity of the committee concluding the Seaway and also whatever further action on CN pensions.

**Mr. Belsher:** I think we should get moving. Let us go!

**The Chairman:** Yes. I have a motion. Mr. Clifford, any further discussion or questions?

All in favour of what is basically on the agenda; that the committee approves the decision of the steering committee at its meeting on Thursday, May 28, 1987, specifically:

That the Committee would commence a study of airport ownership and management, airport safety and airline concentration and privatization within a deregulated environment.

That the Chairman would explore with the Government House Leader the possibility of obtaining an Order of Reference which would allow the committee to travel outside of Canada

—I am putting “with staff” because obviously, there will have to be some staff—

in the fall in connection with this study.

I can define “in the fall” as somewhere in the latter part of September, the first week of October. We are thinking of a two- to three-week window here. And:

That the continuation of the study of the St. Lawrence Seaway would be discussed with interested Members

—which we have already done—

to determine how the Committee should proceed.

There was one other thing I thought. What is not mentioned there, which the steering committee mentioned, is that obviously, offshore, especially England and France, we would be looking at the rail passenger. There is an element to the rail passenger matter in this very much, in view of the VIA Rail problem.

**Mr. Benjamin:** On that, it is not only British Rail and the French rail and the German national railways, but I would also suggest one of our staff get in touch with TEE, TransEuropean Express, which is a consortium of about a dozen countries who operate their first-class trains all over Europe. I think we should hear how they are set up and how they function.

## [Translation]

plus tôt, c'est que lorsque l'ordre du jour a été rédigé, je n'ai pas beaucoup aimé qu'on mentionne les pensions du CN. Je sais que les députés et les parties intéressées ont fait des appels téléphoniques à ce sujet. J'avais l'impression que la question ne pouvait être débattue à cause des négociations syndicales et c'est pourquoi on ne l'a pas mentionnée dans l'ordre du jour que vous avez devant vous. C'est la raison pour laquelle je l'ai soulevée ici afin que nous puissions en discuter. Par conséquent, toute motion concernant le plan de travail pour l'automne n'empêchera pas le Comité de terminer l'étude de la voie maritime du St-Laurent et aussi de prendre les mesures qui s'imposent concernant les pensions du CN.

**M. Belsher:** Je crois qu'il faudrait avancer un peu. Poursuivons!

**Le président:** Oui. J'ai une motion. Monsieur Clifford, voulez-vous en discuter ou avez-vous des questions à ce sujet?

Ceux qui sont en faveur de ce que contient l'ordre du jour, que le Comité approuve la décision du comité directeur prise lors de sa réunion de jeudi, le 28 mai 1987, plus précisément:

Que le comité entreprenne une étude sur le fait que les aéroports appartiennent au gouvernement et sont gérés par lui, sur la sécurité des aéroports ainsi que sur la concentration et la privatisation des sociétés aériennes dans un milieu déréglément.

Que le président tente d'obtenir du *Leader* du gouvernement de la Chambre un ordre de renvoi qui permettrait au comité de voyager à l'extérieur du Canada,

... Je vais ajouter «accompagné de membres du personnel» car, bien sûr, il nous faudra du personnel. . .

à l'automne, en ce qui concerne cette étude.

Je peux définir «à l'automne» comme étant la fin de septembre, la première semaine d'octobre. Nous avons pensé ici à un créneau de deux ou trois semaines. Et;

Que la continuation de l'étude sur l'Administration de la voie maritime du St-Laurent soit poursuivie, avec les membres intéressés

... ce que nous avons déjà fait. . .

de façon à déterminer la procédure à suivre.

J'ai songé à une autre chose. Cela n'a pas été mentionné, mais le comité directeur l'a soulevé, c'est que bien sûr, outre-mer, surtout en Angleterre et en France, nous allons examiner le service ferroviaire pour les voyageurs. Le service comprend un élément qui est très important étant donné le problème de VIA Rail.

**M. Benjamin:** À ce sujet, il ne s'agit pas simplement d'étudier les services britanniques et français mais également le service allemand et je proposerais aussi qu'un membre de notre personnel communique avec TEE, *TransEuropean Express*, un consortium de quelque 12 pays qui fait rouler des trains de première classe à travers toute l'Europe. Il faudrait, à mon avis, savoir

[Texte]

**The Chairman:** I agree.

**Mr. Benjamin:** They run their trains on everybody's tracks, and what kind of a deal do they get from the railroads there?

• 1010

**The Chairman:** Do they have a Costing Order R-6313?

**Mr. Benjamin:** Yes, they do. What is it?

**Mr. Clifford:** Since I made the motion, I was making it on the assumption that it was not all laid out here, but that was part of our—

**The Chairman:** That is right.

**Mr. Clifford:** It is not in print here, so can we make sure that the motion is a little more all-encompassing? That was the idea.

**The Chairman:** A letter I wrote to the Minister was better than this.

**Mr. Clifford:** Yes, so I would like my motion to be more inclusive than just airports.

**The Chairman:** Mr. Clifford, on the second part if we could have it understood and amend it accordingly that the second paragraph of section 2:

That the Chairman explore with the Government House Leader the possibility of obtaining an Order of Reference which will allow the Committee to travel outside of Canada in the fall in connection with the study mentioned in number 1, including the rail passenger service.

**Mr. Clifford:** That was always the intent.

**The Chairman:** That was always the intent.

**Mr. Cochrane:** In the work-up we got about a month ago, it was included and it was a very integral part.

**The Chairman:** That was the work plan and that is the basis for this thing. It was a good work plan.

**Mr. Clifford:** I move the motion with that understanding, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Yes, that has been amended.

**M. Robichaud:** Au premier paragraphe de l'article 2, ferons-nous un travail différent selon que nous sommes francophones ou anglophones? Les deux paragraphes sont différents.

La dernière ligne du texte français se lit comme suit:

... et la privatisation des sociétés aériennes dans un milieu réglementé.

De l'autre côté, on dit:

... and privatization within a deregulated environment.

**The Chairman:** It is a mistake.

[Traduction]

comment ce service est organisé et comment il fonctionne.

**Le président:** Je suis d'accord.

**M. Benjamin:** Ils font rouler leurs trains sur des voies qui appartiennent à plusieurs pays différents, j'aimerais donc savoir quelle entente ils ont conclue pour ce faire.

**Le président:** Est-ce qu'ils ont une ordonnance relative au prix de revient R-6313?

**M. Benjamin:** Oui, ils en ont une. De quoi s'agit-il?

**M. Clifford:** Puisque c'est moi qui ai déposé la motion, j'ai supposé que tout n'était pas là, mais que cela faisait partie de notre. . .

**Le président:** C'est exact.

**M. Clifford:** Ce n'est pas dans ces documents, dans ces conditions, peut-on élargir un peu la portée de la motion? C'était mon idée.

**Le président:** J'ai écrit une lettre au ministre qui valait mieux que cela.

**M. Clifford:** Oui, j'aimerais donc que ma motion ne porte pas seulement sur les aéroports.

**Le président:** Monsieur Clifford, à propos de la deuxième partie, si nous pouvions nous entendre et la modifier pour que le deuxième paragraphe de l'article 2 se lise:

Que le président étudie avec le leader de la majorité à la Chambre la possibilité d'obtenir un ordre de renvoi qui autorise le Comité à voyager à l'extérieur du Canada l'automne prochain dans le cadre de l'étude mentionnée au numéro 1, y compris le service passagers.

**M. Clifford:** C'était notre intention.

**Le président:** C'était notre intention.

**M. Cochrane:** Cela faisait partie intégrante du plan que nous avons reçu il y a un mois.

**Le président:** C'était prévu, et c'est la raison d'être de cette motion. C'était un plan excellent.

**M. Clifford:** Je propose la motion dans cet esprit-là, monsieur le président.

**Le président:** Oui, elle a été modifiée.

**Mr. Robichaud:** Concerning the first paragraph in section 2, will the situation be different for Francophones and Anglophones? Because the two versions do not seem to agree.

The last line of the French wording is as follows:

... and privatization of airline companies within a regulated environment.

On the other side, we have:

... et la privatisation dans un milieu déréglementé.

**Le président:** C'est une erreur.

[Text]

**M. Robichaud:** Alors, quelle version est la bonne?

**The Chairman:** It should be "a deregulated environment".

**M. Robichaud:** Merci.

**The Chairman:** I am sorry. That mistake has therefore been terminated or eradicated and it is "a deregulated environment" by consent. That is very good, Mr. Robichaud.

We still have a motion. Any further discussion? Question?

**Mr. Cochrane:** Does safety include security? I ask this because we have I do not know what kind of an outfit doing it in Canada. That is something we should take a look at as well; safety is one thing but security is another. They took my gut-buster the other day, for God's sake. I was going to highjack the plane with my gut-buster! We are into all these foolish things. Anything that is metal does not go.

**The Chairman:** Certainly you raise a good question, Mr. Cochrane, because there was discussion. . . What is a gut-buster?

**Mr. Cochrane:** It is one of those exercise machines. I was going to wield it upon the pilot's head, I guess, and take the plane somewhere. I do not know. I had some doorknob who did not have a clue what was going on.

**Mr. Belsher:** I would not have let you on with it either.

**The Chairman:** I had a squash racket and a squash bag, and after certain events that gets more difficult. Of course, it does look a little threatening as you—

**Mr. Cochrane:** You are an ornery-looking old bugger anyway, but I am not.

**The Chairman:** Anyway, you raise a good question. Frankly, the chairman was seduced by the semantics of the staff in not trying to raise too many red herrings. The intent is that safety is going to include not just safety in the air but also safety, security on the ground.

**Mr. Cochrane:** Okay. That has to be included because I—

**The Chairman:** We left it in that way, but that is the intent now.

**Mr. Cochrane:** I do not want to be parochial, but I know we have gone into that very quickly. We have gone into it on a rent-a-cop kind of basis, and I do not know that we are handling it as seriously as we really should because I do not know that they have the training and the expertise to deal with that—

**The Chairman:** One of the reasons we would be in England is that, as some members are aware, the British

[Translation]

**Mr. Robichaud:** Which one is the correct version?

**Le président:** On devrait lire «un milieu déréglementé».

**Mr. Robichaud:** Thank you.

**Le président:** Excusez-moi. Cette erreur est maintenant rectifiée, il s'agit d'un «milieu déréglementé» par assentiment. Excellent, monsieur Robichaud.

Il nous reste la motion. D'autres discussions? Des questions?

**M. Cochrane:** Est-ce que la sûreté comprend la sécurité? Si je pose cette question, c'est que Dieu seul sait qui s'occupe de cela au Canada. Nous devrions nous y intéresser également, la sûreté c'est une chose, mais la sécurité c'en est une autre. L'autre jour, pour l'amour de Dieu, ils ont confisqué mon *Gut-buster*. Comme si j'allais détourner un avion avec un *Gut-buster*! Nous avons tous des exemples aussi idiots à donner. Tout ce qui est en métal est interdit.

**Le président:** Vous soulevez une excellente question, monsieur Cochrane, car nous avons justement discuté. . . Qu'est-ce qu'un *Gut-buster*?

**M. Cochrane:** C'est une machine à exercice. J'imagine qu'ils ont eu peur que je n'assomme le pilote avec, avant de détourner l'avion. Je ne sais pas. Je suis tombé sur un type vraiment paumé.

**M. Belsher:** Moi non plus, je ne vous aurais pas laissé passer.

**Le président:** Moi, j'avais une raquette de squash, et un sac de squash, mais après certains incidents, cela devient plus difficile. Évidemment, cela semble un peu plus menaçant quand. . .

**M. Cochrane:** Vous, vous avez une sale gueule de toute façon, mais pas moi.

**Le président:** Quoi qu'il en soit, vous soulevez une excellente question. Franchement, quand j'ai vu que le personnel essayait d'éviter les digressions inutiles, j'ai été assez séduit. Dans le cadre de la sûreté, on va étudier non seulement la sûreté en vol, mais également la sécurité au sol.

**M. Cochrane:** D'accord. Il faut en parler aussi, car. . .

**Le président:** Nous n'avions pas précisé, mais maintenant c'est définitif.

**M. Cochrane:** Je ne veux pas prêcher pour mon clocher, mais je sais que nous avons passé cela en revue très rapidement. Jusqu'à présent, nous nous sommes contentés d'embaucher des policiers d'opérette pour accomplir cette tâche, et je ne sais pas si nous prenons les choses avec autant de sérieux qu'elles le méritent, je ne sais pas si ces gens-là sont suffisamment compétents pour faire face. . .

**Le président:** Si nous avons décidé d'aller en Angleterre, c'est que la Chambre des communes

**[Texte]**

House of Commons, in one of their committees, has reported on that very element and it will be most instructional for members to talk to some of those members, a couple of whom came here accidentally last summer. I was most interested as to how they did it and still did a meaningful job but kept confidentiality, and it was most intriguing. Frankly, I think we could do it very meaningfully. We have the crazy situation that our Senate is doing something on security, but I do not know—

**Mr. Taylor:** Mr. Chairman, I just note that again, in the bilingual approach you have, the French version and the English version cover both sides of the subject: security and safety.

**The Chairman:** We have the motion that has been amended by consent to cover all the things we have talked about, and we will draw up the proper one. Any further discussion? Question?

• 1015

Motion agreed to.

**The Chairman:** Thank you colleagues. Since you have passed the motion, and without getting into the schedule of the many witnesses I was going to discuss and because he has been sitting here very patiently, we will call Mr. Douglas to the table. We will start on the basis that this is just going to lay the base for airport management. It is dependent on the Seaway study and/or the CN pensions as to how many other witnesses we get on this before June.

Mr. Douglas, thank you for patiently waiting by. You have been through these committees before and sometimes other matters have to take priority, but we are glad to have you with us this morning. You are here, Mr. Douglas, on behalf of Mr. Berigan. Is that basically the same airport management group?

**Mr. Austin Douglas (Executive Director, Airports Management Working Group, Airports Authority Group, Department of Transport):** Good morning, Mr. Chairman and members. I have been working on the airport management studies in the recent past and I understand my objective here today is to help you understand the new airports policy, which was announced by the Minister of Transport in Vancouver on April 9 of this year.

**The Chairman:** That is right. That is the whole purpose. If you could just sort of outline the background to the policy itself, Mr. Douglas, then I will throw it open for questions.

We have sort of read the policy but we still would like—

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, before we start, I wonder if Mr. Douglas has with him, or if he could get it sent over very quickly. . . There are 150 airports, 9 major and 141 national, regional and local airports in the

**[Traduction]**

britannique, comme certains d'entre vous le savent, a un comité qui a préparé un rapport sur cette question précisément et nous aurons tout intérêt à discuter avec les membres de ce comité dont deux sont venus ici l'été dernier par hasard. Ils m'ont expliqué comment ils ont réussi à mettre sur pied un excellent système tout en respectant le caractère confidentiel de ce genre de chose. Franchement, cette visite pourrait nous être très utile. Notre Sénat s'occupe de la sécurité et c'est tout à fait incroyable, mais je ne sais pas. . .

**M. Taylor:** Monsieur le président, encore une fois, puisque nous tenons tous à être bilingues, la version française et la version anglaise parlent des deux aspects de la question: sécurité et sûreté.

**Le président:** Nous avons une motion qui a été modifiée par assentiment unanime et qui regroupe tous les sujets dont nous avons parlé, nous allons la rédiger dans les formes. Y a-t-il autres choses? Des questions?

La motion est adoptée.

**Le président:** Merci chers collègues. Puisque vous avez adopté la motion, contrairement à mon intention, je ne veux pas entreprendre la discussion sur la longue liste des témoins, nous allons appeler M. Douglas qui attend avec beaucoup de patience. Nous allons commencer par jeter les bases de la discussion sur l'administration des aéroports. Quant aux témoins que nous pourrions recevoir pour discuter de cette question avant le mois de juin, cela dépendra de l'étude sur la voie maritime et notre travail sur les pensions du CN.

Monsieur Douglas, merci beaucoup d'avoir attendu patiemment. Vous connaissez ces comités, vous savez que parfois nous devons nous occuper d'autres questions qui ont la priorité, mais nous sommes heureux de vous recevoir ce matin. Monsieur Douglas, vous êtes là au nom de M. Berigan. C'est le même groupe d'administration aéroportuaire?

**M. Austin Douglas (directeur exécutif, Groupe de gestion des aéroports, Administration aéroportuaire, ministère des Transports):** Bonjour, monsieur le président, membres du comité. Je me suis occupé récemment des études sur la gestion aéroportuaire et je sais que si je suis ici aujourd'hui, c'est pour vous aider à mieux comprendre la nouvelle politique sur les aéroports qui a été annoncée par le ministre des Transports à Vancouver le 9 avril de cette année.

**Le président:** Précisément, c'est la raison d'être de cet exercice. Monsieur Douglas, peut-être pourriez-vous nous donner une idée d'ensemble de la politique puis nous passerons aux questions.

Nous avons lu la politique, mais nous voudrions. . .

**M. Benjamin:** Monsieur le président, avant de commencer, est-ce que M. Douglas a sous la main, ou bien peut-il faire venir rapidement. . . Il y a 150 aéroports, 9 aéroports principaux et 141 aéroports

[Text]

country that the department is responsible for. I gather that it is not the practice any more to give a list of all of the airports, number of passengers, amount of revenue, profits and losses. In the old days it used to appear in the Public Accounts. I do not think it is there any more. Would you have such a list with you, or can you get it for us quickly?

**Mr. Douglas:** I am sorry, Mr. Benjamin, I do not have such a list with me, but it could be compiled. It is true that we do not put it out in a general comprehensive form as was done in the past when the statistics were less comprehensive. It will take a bit of time to put together, but we will do it.

**Mr. Benjamin:** It would sure be helpful to have it today. I thought you would automatically think of that and bring it with you. Is there any information at all you can get for us? How long do you think it would take to get such a list? I do not understand why it is no longer published in the comprehensive manner it used to be.

**Mr. Belsher:** Perhaps we should get into questions and then we can find out what we are talking about rather than—

**Mr. Benjamin:** He will not be able to answer questions about any individual airports or groups of them. . . about them in that area.

**Mr. Douglas:** Not within the time I am here. I would have to get that sent over.

**The Chairman:** That may have been a positive thing there, the fact that he is here today to start to lay the base. We are not going to cover the whole thing today anyway, and this is something you could get later.

**Mr. Douglas:** We would be pleased to compile it and bring it to the members' attention for their convenience.

**The Chairman:** I think that would be helpful.

**Mr. Benjamin:** What would you compile for us? Number of flights, number of passengers, arriving and departing, revenues—

**The Chairman:** Let him do it in the way it was done before and if it is not satisfactory we will ask supplementary questions. Let us get on with it. Give us as much information as you can.

**Mr. Benjamin:** Would you also have a breakdown of the amount of airport tax collected?

• 1020

**Mr. Douglas:** Yes, we can compile the emplaning, deplaning statistics for passengers. We can include the expenditures and revenues and identify that portion called the Air Transportation Tax by airport.

**Mr. Benjamin:** Could we have them by commercial flights, general aviation flights, or just the number of landings and take-offs?

**Mr. Douglas:** The aviation statistics are broken down with that in mind.

[Translation]

nationaux, régionaux et locaux dont le ministère est responsable. Apparemment, on refuse maintenant de donner la liste de tous les aéroports, le nombre des passagers, les revenus, les bénéfices et les pertes. Jadis, cela figurait dans les comptes publics. Je crois que ça n'y est plus. Est-ce que vous avez cette liste, pouvez-vous nous la donner rapidement?

**M. Douglas:** Monsieur Benjamin, je suis désolé, mais je n'ai pas cette liste, elle pourrait être préparée. Il est exact que nous ne préparons plus une liste exhaustive comme nous le faisions jadis à une époque où les statistiques étaient plus rudimentaires. Il faudrait un certain temps pour la préparer, mais nous le ferons.

**M. Benjamin:** Ce serait pourtant très utile de l'avoir aujourd'hui. J'aurais pensé que vous l'auriez apportée. Est-ce que vous ne pouvez pas nous donner des informations quelconques à ce sujet? Combien de temps faudrait-il pour préparer cette liste? Je ne comprends vraiment pas pourquoi elle n'est plus publiée comme avant.

**M. Belsher:** Au moment des questions, nous verrons peut-être ce dont il s'agit au lieu de . . .

**M. Benjamin:** Il ne pourra pas répondre à des questions sur certains aéroports ou certains groupes d'aéroports dans cette région.

**M. Douglas:** Elle ne sera pas prête avant que je parte. Il faudra que je la fasse envoyer.

**Le président:** De toute façon, notre témoin est là pour jeter les bases de la discussion, nous n'en terminerons pas aujourd'hui et nous pourrions toujours obtenir ces renseignements plus tard.

**M. Douglas:** Nous nous ferons un plaisir de préparer cette liste et de l'envoyer aux députés.

**Le président:** Ce serait utile.

**M. Benjamin:** Qu'est-ce que vous allez nous envoyer? Le nombre des vols, le nombre de passagers, les arrivées et les départs, les revenus. . .

**Le président:** Qu'il prépare cela comme cela se faisait avant, et si ça ne suffit pas, nous poserons d'autres questions. Mais poursuivons, donnez-nous le plus d'informations possible.

**M. Benjamin:** Est-ce que vous avez également le détail des taxes d'aéroport perçues?

**M. Douglas:** Effectivement, nous pouvons vous donner les statistiques sur les arrivées et les départs de passagers. Nous pouvons ajouter les dépenses et les revenus et également vous donner à part la taxe d'aéroport sur le transport aérien.

**M. Benjamin:** Pouvez-vous nous donner ces chiffres en faisant la distinction entre les vols commerciaux et les vols en général, ou seulement les atterrissages et les décollages?

**M. Douglas:** Les statistiques sur l'aviation comprennent ces détails.

[Texte]

**Mr. Benjamin:** Good.

**The Chairman:** That would be good to get in time.

**Mr. Reid:** I was wondering whether Mr. Douglas might commence by laying the groundwork of what this new policy is and what we are all trying to work towards.

**Mr. Douglas:** A number of studies have been done on the matter of airport management in Canada over the last few days. The government, as a result of this new policy, is now prepared to move into a new direction.

The background in the most recent past is identified with the May 1985 budget papers, which made a reference to the need for consideration of a new management structure for the federal airport system, one that would do things: provide for a self-sustaining system; and secondly, allow for the independent operation of local airports. Further, in 1985 the policy statement entitled *Freedom to Move* was announced by Transport Canada. It stated that departmental operations would be streamlined to reduce the administrative burden, to provide best value for the taxpayer's dollar, and to promote competition in the marketplace; all subject to the essential requirement that transportation safety not be compromised.

In the fall of 1985, Minister Mazankowski created a task force to examine options for the future management of Canadian airports. In April 1986 the task force submitted its report, with five major recommendations, which I would like to highlight.

The first was that the responsibility for safety and security be retained within Transport and that present high standards not be compromised. The second was that Transport Canada would retain the responsibility for air navigation, air regulation, and the certification of airports. The third was that the federal government should be receptive to the establishment of local authorities by responding favourably to local groups having the support of their municipal or provincial governments. That was the main thrust.

Fourth was that where there was not sufficient local interest to establish an airport authority, airports should be transferred to a Crown corporation; and fifth was that the changes already under way in Transport Canada be facilitated to streamline airport operations and improve business opportunities.

In June 1986 the government considered these recommendations of the airport task force and authorized the release of the report to the public for further information and consultation, but directed that internal studies review further the report's recommendations. In other words, it was not accepted, necessarily, at that time, but it was tabled for further consideration and study.

[Traduction]

**M. Benjamin:** Excellent.

**Le président:** Il serait bon d'avoir cela le plus vite possible.

**M. Reid:** M. Douglas pourrait peut-être commencer par nous parler du fondement de cette nouvelle politique et de toute cette question que nous essayons de cerner.

**M. Douglas:** Depuis quelques jours, un certain nombre d'études de la gestion des aéroports au Canada ont été effectuées. À cause de cette nouvelle politique, le gouvernement est prêt à prendre un nouveau départ.

Au départ, il y a eu les documents du budget en mai 1985 qui soulignaient la nécessité de mettre en place une nouvelle structure de gestion du système aéroportuaire fédéral; cette structure devait accomplir deux choses: créer un système autonome et, deuxièmement, permettre que les aéroports locaux soient exploités indépendamment. De plus, en 1985, un document de politique intitulé *Aller sans entraves* fut publié par Transports Canada. Dans ce document, on annonçait que les opérations du ministère seraient allégées, du point de vue administratif, pour mieux utiliser l'argent du contribuable et favoriser la concurrence sur le marché. Dans tous les cas, la sécurité des transports ne devait pas souffrir des changements apportés.

À l'automne 1985, le ministre Mazankowski créait un groupe de travail pour étudier les options de gestion futures des aéroports canadiens. En avril 1986, le groupe de travail déposa son rapport qui contenait cinq recommandations principales dont je vais maintenant vous parler.

La première était de laisser au ministère des Transports la responsabilité de la sûreté et de la sécurité et de ne pas toucher aux normes très élevées qui existaient déjà dans ce domaine. Deuxièmement, Transports Canada devait conserver la responsabilité de la navigation aérienne, de la réglementation ainsi que de l'accréditation des aéroports. Troisièmement, le gouvernement fédéral devait favoriser la création d'autorités locales en accédant au désir des groupes locaux soutenus par leurs gouvernements municipaux ou provinciaux. C'était la base du document.

Quatrièmement, lorsque, faute d'intérêt au niveau local, il s'avère impossible d'établir une administration aéroportuaire, les aéroports doivent être transférés à une société de la Couronne et, cinquièmement, que les changements déjà entrepris à Transports Canada soient favorisés, pour faciliter l'exploitation des aéroports et améliorer les possibilités commerciales.

En juin 1986, le gouvernement étudia ces recommandations du groupe de travail sur les aéroports et autorisa la publication du rapport pour en informer le public et organiser la consultation. En même temps, il ordonnait d'effectuer des études internes à la lumière des recommandations du rapport. Autrement dit, à l'époque, il n'était pas automatiquement accepté, mais déposé pour considération et étude.

## [Text]

Then in March 1987, after these internal studies had been completed, the government considered the results and approved the overall management framework for federal airports, which led to the statement in Vancouver by the Minister of Transport.

These internal studies done subsequent to the tabling of the task force report considered four options, four systematic options for the airport management structure. The first was what was known as the "private-sector option", where it was recognized that assets could be either sold or leased to the private sector.

• 1025

The second was called a "local airport authorities option". This envisioned the operation by local entities at either the provincial or municipal levels. Again, the assets could be sold or leased to such authorities.

The third option was called the Transport Canada Airports Authority Model, which envisioned a continued operation by Transport Canada with an enhanced commercial mandate and operating freedoms so as to maximize the revenue generation on the cost efficiencies.

**Mr. Benjamin:** What is the third one?

**Mr. Douglas:** The Transport Canada Airports Authority Model. It envisioned no change of ownership but an enhanced commercial mandate.

The fourth option was a Crown corporation. What was envisioned was basically a parent Crown with operating subsidiaries with a high degree of freedom.

There is a backdrop to analyzing those four options. We had to stand back and look at what the statutory role of Transport Canada was in the airports field. The mandate is of course derived from the Aeronautics Act, where the Minister of Transport is held responsible for the development and regulation of aeronautics. In particular, the Minister regulates all aspects of aeronautics from a safety perspective. He provides air navigation services and may—and that is the key word—construct, maintain and operate civil aerodromes.

At the present time, Transport Canada is involved in over 300 land and water aerodromes, of which it operates 77. It is interesting to look back on the historical development of policy with regard to airports. You can trace it back to the Airborne Act of 1919, which set down the role the government would have in airports.

During the period between the two wars, 50 new airports were built under the Unemployment Relief Program. Of course, when the Second World War came in 1939, the federal government took over the municipal airports, leased them, improved them and expanded them for wartime purposes. After the war, the Cabinet gave

## [Translation]

Ensuite, en mars 1987, lorsque ces études furent terminées, le gouvernement étudia les résultats et approuva le plan général d'administration des aéroports fédéraux, c'est l'origine de la déclaration du ministre des Transports à Vancouver.

Ces études internes effectuées après le dépôt du rapport du groupe de travail comprenaient quatre options, quatre options systématiques pour l'administration des aéroports. Premièrement, l'option «secteur privé», aux termes de laquelle des installations pouvaient être vendues ou louées au secteur privé.

La seconde option s'intitulait «administrations aéroportuaires locales». Elle prévoyait de confier l'exploitation des aéroports à des entités locales, provinciales ou municipales. Encore une fois, les installations pouvaient être vendues ou louées à ces administrations.

La troisième option était intitulée «option sur le modèle de l'administration des aéroports de Transports Canada»; elle prévoyait de laisser à Transports Canada la responsabilité des aéroports en favorisant le mandat commercial et en élargissant la marge de manoeuvre pour accroître la rentabilité.

**M. Benjamin:** Quelle est la troisième option?

**M. Douglas:** Le modèle de l'administration des aéroports de Transports Canada. Dans ce cas, pas de transfert de propriétés, mais un renforcement du mandat commercial.

La quatrième option, la société de la Couronne. Il devait s'agir d'une société de la Couronne mère avec des filiales d'exploitation jouissant d'une grande indépendance.

Pour analyser ces quatre options, nous avons dû prendre du recul, considérer le rôle statutaire de Transports Canada dans le domaine des aéroports. Évidemment, le mandat du ministère lui vient de la Loi sur l'aéronautique qui donne au ministre des Transports la responsabilité du développement et de la réglementation de l'aéronautique. En particulier, le ministre réglemente tout ce qui concerne la sécurité aéronautique. Il assure les services de navigation aérienne et peut... c'est le mot-clé... construire, entretenir et exploiter des aéroports civils.

À l'heure actuelle, Transports Canada s'occupe de plus de 300 aéroports terrestres et aquatiques et en exploite 77. L'histoire de la politique des aéroports est intéressante. Cela remonte à la Loi de l'air de 1919 qui précise le rôle du gouvernement relativement aux aéroports.

Entre les deux guerres, 50 nouveaux aéroports furent construits dans le cadre du Programme de lutte contre le chômage. Bien sûr, au début de la Deuxième Guerre mondiale, en 1939, le gouvernement fédéral prit le contrôle des aéroports municipaux, les loua, les améliora, les agrandit pour les besoins de la guerre. Après la guerre,

[Texte]

approval for main-line airports to be operated by Transport Canada.

In 1946 the Department of Transport created an operating subsidy program to assist municipalities in operating those airports they were continuing to run, leading to the present-day arrangement in which the airports authority group of Transport Canada was created in 1985. That gives a brief background as to how our involvement in airports came about.

The policy announced by the Minister in Vancouver has two major thrusts; it is a two-part policy. The first part talks about the possible transfer of ownership or operation of federal airports. The second part talks about the new approach, the Transport Canada Airports Authority Model, which will be used to manage those airports retained by Transport Canada. I would like to talk about the policy and those two particular thrusts.

In consideration of the actual transfer, the procedure envisioned is that the provinces and municipalities could approach Transport Canada to discuss the possible transfer of ownership or operation, but the initiatives must come from potential, eligible bodies with no pressure from the federal government. The Minister was quite keen on that being fully understood. It was not a question of just transferring airports unless, of course, there was a reciprocal interest and genuine intention to make it work well.

Such discussions to bring this to fruition are to be based on some guiding principles. There are eight of these principles that I think are very significant. I would like to go through them.

Number one, of course, is that safety and security would remain under federal government control and that the airport operator, whoever it turned out to be, must abide by the terms and conditions of the airport certification process.

The second one is that an equitable package for the transfer of federal government employees would have to be negotiated.

Another very important principle deals with the air transportation tax. It says all revenues from federal taxation, including the air transportation tax, would be retained by the federal government. For non-profitable airports, cost-sharing agreements may be negotiated.

• 1030

Another very important consideration financially was no long-term funding increases by the federal government. It was not the intention that there would be long-term funding increases at all. As part of the divestiture package, initial capital expenditures may be negotiated.

**The Chairman:** Mr. Douglas, are the eight that are listed a, b, c, d, e, f, g up to h?

[Traduction]

le Cabinet décida que les aéroports principaux seraient exploités par Transports Canada.

En 1946, le ministère des Transports mit sur pied un programme de subventions pour aider les municipalités à exploiter les aéroports qu'elles avaient conservés, ce qui nous conduisit aux ententes actuelles et à la création, en 1985, du groupe de gestion des aéroports de Transports Canada. Voilà donc un rapide historique de notre rôle et des aéroports.

La politique annoncée par le ministre à Vancouver a deux orientations majeures, c'est une politique double. Dans la première partie, elle envisage de transférer la propriété ou l'exploitation des aéroports fédéraux. Dans la deuxième partie, elle envisage une nouvelle démarche, c'est le modèle de l'administration des aéroports de Transports Canada, qui sera utilisé pour administrer les aéroports conservés par Transports Canada. J'aimerais vous parler de cette politique et de ses deux orientations principales.

Pour ce qui est du transfert proprement dit, la procédure prévoit que les provinces et les municipalités pourront contacter Transports Canada pour discuter d'un transfert possible de propriétés ou d'exploitation, mais ce sont les candidats qui remplissent les conditions voulues qui doivent prendre l'initiative et, en aucun cas, le gouvernement fédéral. Le ministre a insisté sur ce point. Il ne s'agissait pas uniquement de transférer les aéroports à moins, bien sûr, que les deux parties n'y voient leur intérêt, ne soient déterminées à réussir la transaction.

Ces discussions doivent suivre un certain nombre de principes directeurs. Il y a huit principes qui, à mon avis, sont très importants. Je vais les passer en revue.

Premièrement, bien sûr, la sûreté et la sécurité continueront à être contrôlées par le gouvernement fédéral et l'exploitant de l'aéroport, qui qu'il soit, doit respecter les termes et conditions de l'accréditation de l'aéroport.

Deuxièmement, nécessité de négocier des conditions de transfert équitables pour les employés du gouvernement fédéral.

Un autre principe important porte sur la taxe d'aéroport. D'après ce principe, tous les revenus tirés de la taxe fédérale, y compris la taxe sur le transport aérien, continueront à être versés au gouvernement fédéral. Quant aux aéroports non rentables, des ententes de partage des coûts peuvent être négociées.

Autres considérations financières importantes, le gouvernement fédéral ne prévoit pas d'augmentations à long terme du financement. Mais dans le cadre de l'entente de transfert, il est possible de négocier des immobilisations de capitaux pour le lancement de l'entreprise.

**Le président:** Monsieur Douglas, ce sont les huit points qui sont numérotés a, b, c, d, e, f, g, jusqu'à h?

[Text]

**Mr. Douglas:** That is right, yes.

**An hon. member:** Not in that order.

**Mr. Douglas:** No, they are not. I am not giving them necessarily in that order. My notes are recognizing some themes, and some have a relationship to the other, particularly on the competition side.

**The Chairman:** Where is the safety one you mentioned?

**Mr. Benjamin:** Under airport operation.

**The Chairman:** It is under airport operation, okay. Basically, I guess you are right.

**Mr. Douglas:** Another important consideration the Minister referred to was that responsible compensation, whether by sale or by long-term lease, would have to be considered, and that private-sector leasing would also be considered, but not private-sector sale; that existing leases and licences and commercial contracts would have to be honoured in the process of transition. This means, of course, that any provisions for renegotiation inherent in such agreements would have to be invoked and honoured.

The high-profile special federal programs, for instance, such as official languages and transportation of the disabled, must also be maintained, and any new operator would be subject to the Federal Competition Act and the economic regulatory reforms of the new National Transportation Act.

The second part of the policy, dealing with the Transport Canada Airports Authority Model, deals with a new approach of managing airports that would emphasize their obvious compliance with safety and security; their commercial orientation; their potential contribution to economic development, not just at the site but in the hinterland supporting the activity at the airport; the responsiveness to local conditions and concerns; and self-sufficiency in terms of financial, managerial, operational, and technical considerations.

This thrust called the Transport Canada Airports Authority Model has five elements that are essential to it.

The first is it would envisage operating with more freedoms and authorities, and commensurate with that there would require to be more accountability and control. In moving into a more commercial environment, there would have to be improved business practices, increased local involvement to fulfil the original objective of moving in this direction, and also provision for more private-sector involvement. In all these things, safety and security will be of paramount importance.

In working within this type of departmental environment, the objectives are worthwhile restating: that Transport Canada would have to manage the existing airport system in a consistent, safe, secure, and businesslike manner, and to recover the costs of the system; to operate individual airports in the most efficient, effective, and safe manner; to maximize airport revenue

[Translation]

**M. Douglas:** Précisément, oui.

**Une voix:** Pas dans cet ordre.

**M. Douglas:** Non, pas dans cet ordre. Je ne vous les donne pas exactement dans cet ordre. Mes notes détachent certains thèmes, certains qui sont liés à d'autres, en particulier pour l'aspect concurrence.

**Le président:** Où se trouve la sécurité dont vous avez parlé?

**M. Benjamin:** Avec l'exploitation des aéroports.

**Le président:** C'est avec l'exploitation des aéroports, d'accord. Vous devez avoir raison.

**M. Douglas:** Le ministre parle d'une autre considération importante, qu'il s'agisse de contrats de vente ou de baux à long terme, et l'on peut considérer également des baux consentis au secteur privé, mais pas de vente. Pendant la période de transition, les baux existants, les permis et les contrats commerciaux continueront à être honorés. Autrement dit, bien sûr, toutes dispositions de renégociation inhérentes à ces ententes devraient être précisées et honorées.

Les programmes fédéraux spéciaux, par exemple les Langues officielles et le transport des handicapés seront maintenus, et les nouveaux exploitants seront assujettis à la Loi sur la concurrence fédérale et aux nouvelles dispositions réglementaires de la Loi sur les transports.

La deuxième partie de la politique, c'est-à-dire le modèle d'administration des aéroports de Transports Canada, présente un nouveau système de gestion des aéroports qui insiste sur les aspects sûreté et sécurité, sur l'orientation commerciale, la contribution possible des aéroports au développement économique, et pas seulement à l'endroit où se trouve l'aéroport, mais dans les régions avoisinantes qui contribuent aux activités de cet aéroport. Il est question également de la sensibilisation aux conditions et aux préoccupations locales, de l'autonomie financière, administrative, de l'autonomie d'exploitation et de considérations techniques.

Ce modèle, celui de l'administration des aéroports de Transports Canada, comprend cinq éléments essentiels.

Premièrement, une plus grande liberté d'exploitation, qui serait accompagnée d'une plus grande responsabilité et d'un contrôle plus serré. En favorisant la création d'un climat commercial, on doit faire intervenir les pratiques commerciales, favoriser la participation locale et l'évolution dans cette direction, et également favoriser la participation du secteur privé. Dans tous ces cas, l'importance de la sûreté et de la sécurité reste prépondérante.

Dans un environnement ministériel comme celui-ci, les objectifs doivent être réaffirmés: Transports Canada devra administrer le système aéroportuaire actuel selon des méthodes uniformes, sécuritaires et commerciales, et également rentrer dans ses coûts; le ministère devra exploiter les aéroports de la façon la plus efficace, la plus efficiente et la plus sûre possible, profiter de toutes les

## [Texte]

generation opportunities from commercial development and to involve the private sector in such opportunities, the purpose being to narrow the gap between revenues and expenditures in the longer term; and also to support the economic development objectives of the government, as outlined in the National Transportation Act, as well as those of provincial, municipal, and local governments.

Just to look back briefly on how far this policy goes towards fulfilling the recommendations of the Minister's task force, you will recall I mentioned there were five major recommendations: (1) safety and security; (2) that transport would retain the air navigation system; (3) moving towards local authorities; (4) transfer to a Crown corporation; and (5) continue to improve ourselves. Only one of these recommendations was not fulfilled, and that one was the one dealing with the possible creation of a Crown corporation.

• 1035

What will we do then in implementing this policy? The first step is to try to explain it, as I am trying to do here now, on a much broader front across the country to any interested parties that request briefings and explanations by site visits or visits to various municipalities, and we have done a number of those so far.

The topic we would cover would be to explain the policy, to answer questions, and to help them identify any issues that would affect operating and financial arrangements on the local scene. We would go over and explain and stress those eight guiding principles I have just mentioned, which are an inherent part of the policy.

We would expect that they would be doing some initial studies of their own. We would perhaps call those feasibility studies and we would encourage them to design the type of study that would provide ultimate answers to serious matters the government would want to be informed about in any discussions we would have. Indeed, as the discussions progressed, we would have to identify the terms and conditions that would have to be incorporated in any future agreement that would be concluded.

Consultations would perhaps cover a wide variety of groups of people such as the provinces, municipalities, chambers of commerce, boards of trade, airlines, tenants and other concessionaires, other federal departments interested in airports, inspection services for instance, and so on, employees and the employee unions at the appropriate stage.

That will be our idea of initiating some discussions. From the other point of view, what would the eligible bodies be interested in doing? Well, they could prepare a proposal from a responsible local group and submit it to Transport Canada's Airports Authority Group. Following the review, a proposal will be made to the Minister with some recommendations and then he will decide how to

## [Traduction]

occasions qui s'offriront de faire des bénéfices, suivre les exigences du développement commercial et donner au secteur privé sa part des occasions, toutes mesures qui permettront de resserrer à long terme l'écart entre les revenus et les dépenses. Le ministère devra également suivre les objectifs de développement économique du gouvernement dont il est question dans la Loi sur les transports et également les objectifs des gouvernements provinciaux, municipaux et locaux.

Revenons en arrière un instant et voyons comment cette politique suit les recommandations du groupe du travail du ministre. Vous vous souviendrez que j'ai parlé de cinq recommandations principales: (1) sûreté et sécurité; (2) le ministère des Transports conserve la responsabilité des systèmes de navigation aérienne; (3) transfert progressif aux autorités locales; (4) transfert à une société de la Couronne; (5) poursuivre nos efforts d'amélioration. Une seule de ces recommandations ne s'est pas accomplie, la création possible d'une société de la Couronne.

Qu'allons-nous faire pour appliquer cette politique? Pour commencer, il faut essayer de l'expliquer, c'est ce que je fais maintenant, et de l'expliquer à tous ceux qui pourraient s'y intéresser dans le pays, avec ce que cela suppose de séances d'information, explications, visites dans les municipalités, etc. Nous avons déjà commencé.

Nous commencerons par expliquer la politique, répondre aux questions, aider les gens à se faire une idée des problèmes d'exploitation, des arrangements financiers locaux, etc. Nous passerons en revue et expliquerons ces huit principes directeurs dont j'ai parlé et qui sont un élément important de la politique.

De leur côté, les gens s'informeront. Nous pourrions étudier avec eux ces études de faisabilité, les encourager à effectuer des études qui leur donneront des réponses précises sur les questions qui intéresseront le gouvernement au moment de la discussion. Bien sûr, la discussion progressant, nous devons identifier progressivement les termes et conditions des ententes futures.

La consultation intéressera probablement des groupes variés, les provinces, les municipalités, Chambres de commerce, syndicats d'initiative, compagnies aériennes, locataires et autres concessionnaires, et les autres ministères fédéraux qui ont des intérêts dans les aéroports, par exemple les services d'inspection, etc., les employés, les syndicats, au moment opportun.

Voilà comment nous prévoyons d'amorcer les discussions. Quant à l'autre aspect, quelle sera la démarche des candidats possibles? Et bien, ils pourront préparer des propositions locales et les soumettre au groupe de gestion des aéroports de Transports Canada. Une fois ces propositions étudiées, une proposition sera soumise au ministre accompagnée de recommandations et

[Text]

take it to his colleagues in Cabinet. The policy provides that this will be done on a case-by-case basis.

Following Cabinet approval, talks would be authorized with the eligible bodies to negotiate terms and conditions of transfer. When agreement could be reached, individual Cabinet approval on that particular site or groups of sites would then be sought.

Following the Cabinet approval, we would have to enter into the necessary agreements and design them properly.

**The Chairman:** Perhaps we could start with questions because you have given us the highlights of the background leading into the statement of the Minister. Mr. Clifford indicated an interest in asking questions. I have Mr. Belsher and I gather, because I am going to hop around when we get on the subject-matter... Mr. Clifford, Mr. Belsher, Mr. Benjamin, Mr. Robichaud.

**Mr. Clifford:** Thanks very much, Mr. Chairman.

Mr. Douglas, I wonder if you could enlighten our committee today. He has been in London and has met with community groups that have expressed an interest in this new policy. I think some interesting observations came out of those meetings and I think it might be good for the members to hear the kinds of reactions that interested community groups give to this policy, because it might be useful to you in your jurisdictions in Canada.

**The Chairman:** We may not have to go to England. But anyway... yes.

**Mr. Douglas:** Municipalities and groups of people we have talked so far are very interested in understanding what the policy is and what it can do for them. They are interested in knowing why it will be beneficial for them to be considered as running their own airport. What are the advantages and disadvantages? How would it work in terms of organization and reporting? How would it work in terms of the financial accountabilities and responsibilities? What would happen to the air transportation tax, would they get some form of financial support if, in fact, they needed it?

They were interested in understanding the methodology used to arrive at this reasonable compensation figure—what the value of the airport would be on a possible transfer. They were interested in understanding what the obligations would be with regard to employees and the need to protect the interests and the financial implications of that. They were interested in how they could be perceived to run the airports better than they were already being run, what organizational improvements were contemplated that they could do that the central government could not do.

• 1040

**The Chairman:** What do they think about the air transportation tax not coming to them?

[Translation]

il décidera de la position à adopter auprès de ses collègues du Cabinet. Cette procédure sera suivie dans chaque cas, individuellement.

Après approbation du Cabinet, on pourra commencer à négocier des termes et conditions de transfert avec les parties intéressées. En cas d'entente, il faudra demander l'approbation du Cabinet pour un aéroport ou un groupe d'aéroports.

Une fois cette approbation obtenue, nous préparerons et signerons les ententes nécessaires.

**Le président:** Nous pourrions peut-être poser nos questions, car vous nous avez maintenant donné une idée des circonstances entourant la déclaration du ministre. M. Clifford veut poser des questions. J'ai également le nom de M. Belsher, et j'imagine que lorsque nous aurons commencé, il faudra passer de l'un à l'autre... Monsieur Clifford, monsieur Belsher, monsieur Benjamin, monsieur Robichaud.

**M. Clifford:** Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur Douglas, vous êtes allé à Londres, vous avez rencontré des groupes qui s'intéressent à cette nouvelle politique. Vous en avez rapporté des observations intéressantes, et nous aimerions connaître la réaction de ces groupes, une réaction qui pourrait vous être utile ici même au Canada.

**Le président:** Nous n'aurons peut-être pas à aller en Angleterre. Mais de toute façon... Oui.

**M. Douglas:** Les municipalités et les groupes auxquels nous avons parlé tiennent à comprendre cette politique, en quoi elle pourrait leur être utile. Ils veulent savoir pourquoi ils auraient intérêt à exploiter eux-mêmes leurs propres aéroports. Quels en sont les avantages et les inconvénients? Comment cela fonctionnerait-il, comment cela serait-il organisé, qui serait responsable? Qui assumerait la responsabilité financière, par exemple? Que deviendrait la taxe sur le transport aérien, et en cas de besoin, auraient-ils la possibilité d'obtenir des fonds?

Ils voulaient particulièrement comprendre la méthodologie qui permet de calculer une compensation raisonnable, c'est-à-dire la valeur de l'aéroport en cas de transfert. Ils étaient intéressés à savoir quelles seraient leurs obligations vis-à-vis des employés et quelles seraient les conséquences financières de la protection de leurs intérêts. Ils ont voulu savoir de quelle façon ils pourraient améliorer le fonctionnement des aéroports, et quels sortes de changements, non réalisables par un gouvernement central, ils pourraient apporter aux structures.

**Le président:** Que pensent-ils du fait que la taxe sur les transports aériens ne leur serait pas cédée?

[Texte]

**Mr. Douglas:** That was a bit of a shock, but nevertheless, of course, it is an inherent part of the policy. The questions led us into a discussion of the possible means of financial support that could be made available. Indeed, the policy provides for perhaps some up-front costs being negotiated, if some particular improvements were required as a condition of transfer. What subsequent financial support would be available if an airport's operation was marginal and required either temporary or medium-term help? The policy again addresses that question when it talks about identifying cost-sharing opportunities for those activities that the airport operator would take on and those that would remain the responsibility of Transport Canada, particularly the air navigation and air traffic control costs, and so on.

**Mr. Clifford:** When you have an airport that physically is located in one municipal area, yet there is an interest by a group in another municipal area, I think it is of interest to note that kind of reaction. He met with groups that did not have the airport, so to speak, in their municipality, but they still had an interest in the airport versus the one rural group, a rural municipality, which had the airport in its jurisdiction. I think that makes for an interesting question. I believe there is a case going on right now in Canada in this regard.

Could you enlighten us on that?

**Mr. Douglas:** In fact, there are several opportunities to consider what happens when you have multiple municipalities interested in the same airport. Many of our major airports are, of course, surrounded by several municipalities, and they would all have a direct short- and long-term interest in the way it is operated and what types of services are provided for them.

The policy provides some background on that. On page 1 there is a paragraph under item 2 which says:

As there would be no pressure on the part of the federal government, any potential transfer of ownership and/or operation will require substantial interest and initiative on the part of potential eligible bodies to assume responsibility as well as obtain appropriate provincial agreement.

In a case where you have multiple municipalities, which are of course creatures of the province interested, where there may not in fact exactly the same objective in mind, where there may be some mutually exclusive objectives in mind, then we would really have to enter into discussions with the province as to which particular body or group of bodies we should be talking to. Ultimately, we do envisage that we would deal with a new authority, but who would create the authority? Would it be created by one municipality under the Provincial Municipality Act, or would it be created by the province, with its own legislation, to say that particular new form of local authority would serve all the municipalities

[Traduction]

**M. Douglas:** Cela les a un peu choqués; néanmoins, cela fait partie intégrante de la politique. Les questions qu'ils ont posées ont mené à une discussion des sources possibles d'appui financier qui leur serait accessibles. En fait, la politique prévoit la négociation de certains coûts initiaux, advenant que certaines améliorations soient exigées avant que le transfert ne puisse se faire. Un appui financier ultérieur serait-il possible, si l'exploitation de l'aéroport devenait marginale et exigeait une assistance temporaire ou à moyen terme? Là encore, la politique répond à cette question, en énumérant les possibilités de partage de frais à l'égard de certaines activités entreprises par l'exploitant de l'aéroport, par opposition à celles qui seront toujours attribuées à Transports Canada, notamment la navigation aérienne et le contrôle du trafic aérien, entre autres choses.

**M. Clifford:** Lorsqu'un aéroport se trouve au sein d'une municipalité, mais qu'il intéresse un groupe venant d'une autre municipalité, je trouve qu'il est utile de noter ce genre de réactions. Il a rencontré des groupes qui ne comptent pas d'aéroport au sein de leur municipalité, mais qui sont intéressés à en exploiter un dans une municipalité rurale, en dépit de l'opposition d'un groupe provenant de la municipalité où se trouve l'aéroport. Voilà ce qui rend la situation intéressante. Il y a une cause de ce genre qui est entendue au Canada en ce moment, je pense.

Pourriez-vous nous éclairer à ce sujet?

**M. Douglas:** En fait, il y a toutes sortes de possibilités à envisager lorsque plusieurs municipalités s'intéressent au même aéroport. Bien entendu, la plupart de nos principaux aéroports se trouvent dans les environs de plusieurs municipalités, lesquelles s'intéressent étroitement, à court et à long terme, à son mode d'exploitation et au genre de services qui y sont fournis.

La politique comprend certaines précisions à cet égard. Dans la première page, sous la rubrique numéro 2, on lit ce qui suit:

En l'absence de pression de la part du gouvernement fédéral, toute cession éventuelle du titre de propriété ou de l'exploitation exigera un intérêt et un esprit d'initiative marqué de la part des entités admissibles qui en assumeront la responsabilité et qui devront également obtenir l'accord du gouvernement provincial.

S'il y a plusieurs municipalités en cause, à condition évidemment qu'elles soient toutes des entités provinciales, et que ces municipalités visent des objectifs différents ou qui s'excluent mutuellement, nous devons alors entamer des pourparlers avec la province afin de savoir à quels groupes ou à quelles entités nous devons nous adresser. Somme toute, nous envisageons d'avoir à traiter avec une nouvelle entité, mais qui va la créer? Serait-ce la municipalité elle-même, au titre des lois provinciales sur les municipalités, ou bien la province elle-même, selon ses propres lois, afin d'établir le genre d'entité locale qui pourrait desservir toute la municipalité en cause? Par conséquent, nous envisageons d'avoir à consulter la

*[Text]*

involved? Therefore, we would envisage entering into dialogue with the relevant province about which was the fair representation for that particular airport.

**Mr. Layton:** Could I ask Mr. Douglas a supplementary, Mr. Chairman?

Did I not understand, from your earlier comments, that there could actually be some of these airports operated by totally private interests? You talk of an authority, and is that—

**Mr. Douglas:** No, the policy does not—

**Mr. Layton:** If Imasco wanted to buy Sherbrooke Airport, would they be permitted?

**Mr. Douglas:** No, not under this policy. The policy does not provide for the private sector to actually own an airport.

**Mr. Layton:** It is therefore not privatization; it is just a new public authority.

**Mr. Douglas:** That is right. Part of the process would envisage that we could lease an airport to a private operator, but then, of course, the terms and conditions in the public interest would have to be defined through the terms of the lease. However, that is not ownership, and it is not total privatization.

**Mr. Layton:** Long-term lease and ownership—not too far apart.

**The Chairman:** Mr. Robichaud, do you want a supplementary?

• 1045

**Mr. Robichaud:** I think the answer to the question is that private enterprise could not own, but could operate.

**Mr. Douglas:** That is right.

**Mr. Layton:** Lease and operate.

**Mr. Douglas:** In fact, we have some airports that are under management contract. We own them and we operate them through a management contract. We are not divesting anything there. However, with a long-term lease, which has a reasonable arm's-length type of understanding, you have to be careful that you do not over-specify how many terms and conditions you want to observe. Our lawyers tell us that if you do that, what you should really have is a management contract.

**Mr. Clifford:** One example I want to get brought out on the record here is the example that is going on in Alberta. I think it is an area this committee should look at very closely—Leduc.

**Mr. Douglas:** The airports in Edmonton. The City and County of Leduc are entering into discussions about their mutual interest in the ownership and operation of the airport.

**Mr. Clifford:** This is an example that certainly is similar to the one I have in London, Ontario, between London and West Nissouri Township, and I think it is

*[Translation]*

province en cause afin de savoir qui doit représenter tel ou tel aéroport.

**M. Layton:** Puis-je poser une question complémentaire à M. Douglas, monsieur le président?

Si j'ai bien compris vos remarques antérieures, n'y a-t-il pas à l'heure actuelle des aéroports qui sont exploités par des intérêts privés? Vous parlez d'une entité, va-t-il s'agir...

**M. Douglas:** Non, la politique ne dit pas...

**M. Layton:** Si Imasco voulait acheter l'aéroport de Sherbrooke, pourrait-elle le faire?

**M. Douglas:** Non, pas en vertu de cette politique. Il n'est pas prévu que le secteur privé puisse posséder effectivement un aéroport.

**M. Layton:** Il n'y a donc pas privatisation; il s'agit tout simplement d'une nouvelle entité publique.

**M. Douglas:** C'est exact. Le processus que nous envisageons, entre autres choses, c'est d'affermier un aéroport à un exploitant privé, quoique, bien entendu, les conditions d'affermage devront être définies dans le contrat compte tenu de l'intérêt public. Il n'y aura pas toutefois cession de la propriété, ni privatisation globale.

**M. Layton:** La location à long terme, cela rapproche de la propriété.

**Le président:** Monsieur Robichaud, vous voulez poser une question complémentaire?

**M. Robichaud:** Je crois que la réponse à la question, c'est que l'entreprise privée ne peut pas posséder, mais qu'elle peut exploiter.

**M. Douglas:** C'est juste.

**M. Layton:** Louer et exploiter.

**M. Douglas:** En fait, nous avons déjà certains aéroports exploités à forfait. Ils sont à nous, mais nous en cédon l'exploitation à forfait. Nous n'enlevons rien à qui que ce soit. S'il s'agit d'une location à long terme, toutefois, c'est-à-dire une transaction sans lien de dépendance, il faut prendre soin de ne pas multiplier à l'excès les conditions que l'on veut faire observer. Notre contentieux nous dit que, dans ce cas, on aboutirait à l'équivalent d'un contrat de gestion.

**M. Clifford:** Il y a un cas que je tiens à signaler, pour les fins du compte-rendu, c'est celui des aéroports de l'Alberta. J'estime que le Comité ferait bon de s'y arrêter—Leduc.

**M. Douglas:** Les aéroports d'Edmonton. La ville et le comté de Leduc ont entamé des pourparlers concernant la propriété et l'exploitation mutuelle de l'aéroport.

**M. Clifford:** De toute évidence, ce cas offre des analogies avec ce qui se passe à London, en Ontario, entre la ville de London et la municipalité de Nissouri-Ouest; je

[Texte]

paralleled in many other parts of Canada. I would therefore suggest, Mr. Chairman, that our committee be apprised of that situation, to stay up to date with it; in fact, possibly even visit that site, to see it as part of our study plan.

**Mr. Belsher:** Mr. Douglas, would you review again how many airports Transport Canada operates now in Canada?

**Mr. Douglas:** We operate ourselves 77 airports.

**Mr. Belsher:** Do you have a figure for what you can realistically think of as groups that would be interested in taking on... what percentage of these 77... are there possibly 30, 40, 10—

**Mr. Douglas:** As the Minister said in Vancouver, we will not really know until people have the opportunity to study it. However, if you look at the performance at the present time, if certain things were restructured because of a change of ownership—and I can think of several things. For instance, overhead charges that are currently levied by Transport Canada against a particular airport to cover its own were removed because of local ownership. If certain other things were done, such as the removal of the air navigation charges from the airport budget, which possibly could be negotiated, I would think perhaps half a dozen airports would be within striking distance of being quite interested.

**Mr. Belsher:** It is that few, though? It is under a dozen?

**Mr. Douglas:** Probably.

**Mr. Belsher:** I guess that was the crux of what I was trying to get a handle on.

**Mr. Douglas:** However, we do not really know. There could be other ways of looking at it. For instance, smaller airports may well wish to have direct control for perhaps tourism or recreational purposes, which have never been fully explored but have a potential in the future for much greater development. We would be quite interested in discussing that type of thing.

**Mr. Belsher:** Do I understand that Transport Canada does have a game plan, or has put together a study of what might be done on each individual airport to increase its revenue?

**Mr. Douglas:** At the present time we have recently developed commercial and retail plans for, actually, 84.

**Mr. Belsher:** Are those available, then, to the—

**Mr. Douglas:** Yes, they are currently available to the present management and to any new operator that would be interested in seeing what the potential is. That is one of the ways in which we are attempting to create economic interest, by stimulating new activity—not necessarily aeronautical activity, but also non-aeronautical—in the hope of improving the gap between expenditures and revenues.

[Traduction]

crois que l'on pourrait citer bien d'autres exemples dans d'autres coins du Canada. Voilà pourquoi je propose, monsieur le président, que notre Comité soit tenu au courant de la situation; en fait, il pourrait même faire une tournée de cet emplacement, dans le cadre de son plan d'étude.

**M. Belsher:** Monsieur Douglas, pourriez-vous nous redire combien d'aéroports Transports Canada exploite en ce moment au Canada?

**M. Douglas:** Nous en exploitons 77.

**M. Belsher:** Auriez-vous un chiffre réaliste des groupes qui seraient intéressés à exploiter... quel pourcentage de ces 77... peut-être 30, 40, 10... .

**M. Douglas:** Ainsi que le ministre l'a dit à Vancouver, nous ne le saurons pas vraiment avant que les gens n'aient la possibilité d'envisager la chose. Compte tenu de la conjoncture actuelle, toutefois, tout changement de propriétaire pourrait amener une certaine restructuration—ce qui me fait penser à plusieurs choses. Ainsi, les frais généraux que Transports Canada perçoit présentement à certains aéroports, pour rentrer dans ses frais, seraient abolis dans le cas d'un exploitant local. En outre, si certaines choses se faisaient, comme l'abolition des frais de navigation aérienne dans le budget de l'aéroport, ce qui pourrait fort bien être négocié, il y aurait peut-être une demi-douzaine d'aéroports dont l'exploitation pourrait intéresser certains.

**M. Belsher:** Si peu que cela? Moins d'une douzaine?

**M. Douglas:** Probablement.

**M. Belsher:** C'est ce que j'essayais de déterminer.

**M. Douglas:** En fait, nous l'ignorons, au juste. Il pourrait y avoir d'autres façons d'envisager la chose. Ainsi, les petits aéroports pourraient fort bien souhaiter d'avoir la mainmise directe à des fins touristiques ou récréatives, mettons, possibilités jamais approfondies jusqu'ici mais qui pourraient se prêter à un développement ultérieur. Nous serions fort intéressés à discuter de ce genre de choses.

**M. Belsher:** Dois-je comprendre que Transports Canada s'est doté d'un plan de travail, ou bien a-t-il examiné ce qui doit se faire dans chaque aéroport afin d'en accroître les recettes?

**M. Douglas:** Nous avons tout récemment élaboré des plans commerciaux et de détail pour 84 aéroports.

**M. Belsher:** Sont-ils à la disposition de... .

**M. Douglas:** Oui, ils sont déjà à la disposition des administrateurs actuels ou de tout autre exploitant qui s'intéresse au potentiel d'un aéroport donné. De cette façon, entre autres choses, nous essayons de susciter un intérêt économique et de faire naître de nouvelles activités—pas nécessairement seulement sur le plan aéronautique, mais aussi d'un autre ordre—dans l'espoir de réduire l'écart entre les dépenses et les recettes.

[Text]

**Mr. Cochrane:** Could anyone request that? For example, if I wanted a copy of the one for my airport, could I request it and get it?

**Mr. Douglas:** Yes.

**The Chairman:** I know it was only announced on April 9, but you gave Mr. Belsher to understand you thought there were five or six that could be very interested. Have you had any firm responses from airport groups or authorities to date? I know you are getting out there to try to sell it.

**Mr. Douglas:** We have had expressions of interest requesting additional information, particularly financial information, to which we have been responding. In addition, we have had one actual offer from an individual company in Victoria. It had some quite extensive local publicity in Victoria, and we are currently considering it.

• 1050

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, something I am trying to understand is if there are ways of making these airports self-sufficient, at least break even or even make a slight profit, and if there are ways of changing how it is operated and by whom and what not, why are those ways not implemented by the Department of Transport and why do you not do it yourselves?

I do not understand. If you can do it with this group, why you cannot do it with that group? What is the advantage? Do you want to have a dog fight amongst a whole bunch of municipalities and provinces as to who is going to get it and what kind of a deal they can make with the federal government in terms of start-up costs and removing overhead charges?

If you are talking about removing overhead charges, why do you not remove them now? If you are going to remove them for somebody else operating the airport, why do you not remove them for the Department of Transport operating? If this is all so good, why the hell are you not doing it already, yourselves?

**Mr. Douglas:** Mr. Chairman, the question of overhead charges is really strictly a question of the method of keeping the government accounts, and we are having to respond to the centralized system of allocating charges in the form of government accounting. I do not see that we could not just simply not do that without changing the accountability structure for the operation of the airport.

However, there are things we can be doing, I agree, and which we are commencing right now in terms of improving our operational effectiveness and our efficiency. To that, I could explain that we are addressing the question of productivity and thus reducing costs by reorganizing, downsizing to the extent that is feasible whilst maintaining safety and efficiency.

We are moving strongly towards the appointment of local economic development boards, which would provide the necessary business acumen and skill and advice to our

[Translation]

**M. Cochrane:** Tout le monde peut en faire la demande? Ainsi, si je voulais un exemplaire concernant l'aéroport dans ma région, pourrais-je l'obtenir sur demande?

**M. Douglas:** Oui.

**Le président:** Je sais que la déclaration ne remonte qu'au 9 avril dernier, mais vous avez dit à M. Belsher qu'il y en avait cinq ou six qui seraient peut-être fort intéressés. Avez-vous déjà reçu des réponses fermes de la part de certains groupes ou de certaines entités? Je sais que vous faites beaucoup de réclames à ce sujet.

**M. Douglas:** Nous avons reçu certaines demandes de renseignements complémentaires, au sujet notamment des modalités financières, auxquelles nous avons répondu. En outre, nous avons reçu effectivement une offre d'une société de Victoria. On en a beaucoup parlé à Victoria même, et nous sommes en voie d'examiner cette offre.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, une chose que j'essaie de comprendre, c'est de savoir si l'on peut rendre les aéroports financièrement autonomes, ou du moins s'ils pensent rentrer dans leurs frais ou réaliser un petit bénéfice; advenant que l'exploitation puisse en être modifiée par quelqu'un, pourquoi le ministère des Transports ne le fait-il pas lui-même?

Je ne comprends pas. Si un groupe peut le faire, pourquoi pas un autre? Quel avantage y voit-on? Est-ce que l'on veut qu'une foule de municipalités et que les provinces se disputent entre elles afin de savoir qui va exploiter tel ou tel aéroport et quel genre de marché elles peuvent conclure avec le gouvernement fédéral pour ce qui est des frais initiaux et de l'abolition des frais généraux?

Si l'on songe à abolir les frais généraux, pourquoi ne le fait-on pas dès maintenant? Si l'on ne va pas les imputer à l'exploitant éventuel de l'aéroport, pourquoi ne les soustrait-on pas dès maintenant du ministère des Transports? Si c'est aussi bien qu'on le dit, pourquoi diantre ne le faites-vous pas vous-mêmes?

**M. Douglas:** Monsieur le président, les frais généraux se rattachent strictement à la comptabilité de l'administration gouvernementale; nous devons en tenir compte dans le régime comptable centralisé de la répartition des frais. Je ne vois aucun moyen d'abolir ces frais, sans qu'il faille modifier le régime comptable de l'exploitation des aéroports.

Par ailleurs, il y a des choses que nous pouvons faire nous-mêmes, j'en conviens, et nous avons déjà commencé à améliorer l'efficacité et l'efficacité de notre exploitation. A cette fin, je peux vous dire que, sur le plan de la productivité, nous avons diminué les coûts en remaniant et en comprimant nos structures, dans la mesure où la sécurité et l'efficacité nous le permettent.

Nous nous orientons fermement vers la création d'offices locaux d'expansion économique, qui pourront transmettre leurs connaissances, leur talents et leur avis

**[Texte]**

present airport managers in the hope that we can bridge this gap between the old system and the new commercial way of looking at opportunities for development.

Indeed, there are things we can be doing and are pursuing in the Airport Authority Model without any thought of ultimately transferring them. Indeed, since we will continue, we believe, to be operating most of the current airports, we feel we have to move in that direction anyway. I agree.

**Mr. Benjamin:** In the figures you gave Mr. Belsher, you said 77 airports. The list I have from Transport Canada of March 1987 shows a total of 137.

**Mr. Douglas:** Yes, those are the ones that we own and operate. The 77 are the ones that we own and operate. The others, we own and lease some of them.

**Mr. Benjamin:** Yes. Right. However, the Main Estimates say airports operated by the federal government involve nine major airports and 141 national, regional and local airports. That comes to a total of 150.

**Mr. Douglas:** Yes.

**Mr. Benjamin:** Where are the rest of them, then? The figures do not match.

**Mr. Douglas:** You see, the question is, who actually owns and operates them? We own a certain number and we arrange for other people to operate some of our airports under a lease. We also get involved in airports that we do not own through our subsidy policy.

Depending on how you want the breakdown, we can make the figures match but it depends on the particular type of category you are interested in, whether it is own and operate, own and lease, own and operate through a management contract, or not own but still subsidize. I can provide you with a more detailed reconciliation that would take into account those different categories, if you wish.

**Mr. Benjamin:** All right. The federal authority will still handle all the air navigational aids and everything else, including air traffic control and I presume meteorological services, and will also lay down the ground rules to any lessee or new owner as to how they have to function—

**Mr. Douglas:** Yes, in other words, the standards—

**Mr. Benjamin:** —in the matter of safety, security, employment—

**Mr. Douglas:** Well, not necessarily employment, because—

**Mr. Benjamin:** You have a clause there about the fair, reasonable resettlement—

**[Traduction]**

d'ordre commercial aux administrateurs actuels des aéroports, en espérant que nous pourrions réduire l'écart entre l'ancien régime et le nouveau système qui permet d'envisager des possibilités d'expansion.

En fait, nous réalisons déjà certaines choses, selon le modèle d'administration des aéroports, sans nullement songer à en céder l'exploitation. Etant donné que, selon toute apparence, nous allons continuer à exploiter la plupart des aéroports actuels, nous estimons que nous devons marcher dans cette voie. J'en conviens.

**M. Benjamin:** En réponse à la question de M. Belsher, vous avez parlé de 77 aéroports. D'après la liste que j'ai obtenue de Transports Canada, il y en aurait 137 en mars 1987.

**M. Douglas:** Ce nombre, celui de 77, a trait à ceux qui nous appartiennent et que nous exploitons. Les autres nous appartiennent aussi, mais nous en affirmons un certain nombre.

**M. Benjamin:** Bon. D'accord. Selon le budget principal, toutefois, le gouvernement fédéral exploite neuf grands aéroports et 141 aéroports à caractère national, régional ou local. Cela fait en tout 150.

**M. Douglas:** Exact.

**M. Benjamin:** Où sont les autres, alors? Les chiffres ne correspondent pas.

**M. Douglas:** Il faut savoir à qui, en fait, l'aéroport appartient et qui l'exploite. Nous en possédons un certain nombre, mais un certain nombre d'autres aéroports sont exploités à forfait. Il y a aussi d'autres aéroports qui ne sont pas à nous, mais auxquels nous contribuons des subventions.

Selon la ventilation que vous recherchez, nous pouvons faire en sorte que les chiffres correspondent, mais c'est selon la catégorie qui vous intéresse, c'est-à-dire propriété et exploitation, propriété et location, propriété et exploitation (contrat de gestion), ou subvention. Si vous le voulez, je peux vous fournir des chiffres précis sur chacune de ces diverses catégories.

**M. Benjamin:** Bien. J'imagine que les autorités fédérales vont toujours s'occuper des aides à la navigation aérienne et de tout le reste, y compris le contrôle du trafic aérien et les services météorologiques, tout en formulant les règles de base que le nouveau concessionnaire ou le nouvel exploitant doit suivre pour le fonctionnement. . .

**M. Douglas:** Oui, autrement dit, les normes. . .

**M. Benjamin:** . . . en matière de sécurité, des précautions à prendre, d'emploi. . .

**M. Douglas:** Pas nécessairement les normes d'emploi, car. . .

**M. Benjamin:** Il y a des dispositions concernant le rétablissement équitable et raisonnable. . .

[Text]

**Mr. Douglas:** We would have to negotiate—

**Mr. Benjamin:** —of transport employees.

**Mr. Douglas:** Yes.

**Mr. Benjamin:** Would fire-fighting services be turned over or would you keep them?

• 1055

**Mr. Douglas:** We would retain the responsibility for setting standards in that activity, but their operation would be turned over to the new authority.

**Mr. Benjamin:** Why should any municipality want to take it over when you have told them everything they are going to do, everything they cannot do and everything they can do? You might just as well give your airport managers the new policy, implement it and forget about all this other horsing around.

**Mr. Douglas:** The main emphasis really is the recognition that perhaps the current way of looking at airports does not fully develop the economic potential of that type of facility in an urban development. What we are looking forward to is the opportunity to have additional ideas of what the airport can do to help further local economic development. With that in mind, we think it needs an influx of local interest to create and stimulate the additional development that could be brought into the urban environment by recognizing the potential of the airport. It is that new look, that commercialization, which we think the private sector would have a very strong and helpful influence over. Again, it is not mandatory, but only if there is a genuine interest and they are willing to move forward and collaborate.

**Mr. Benjamin:** At the present time there are a lot of private sector commercial operations at airports all over Canada. I presume you would lay down ground rules as to building heights and standards and building locations by either a municipality or a private sector developer. I doubt if you would allow a high-rise apartment building a mile from the end of the runway.

**Mr. Douglas:** That would be covered by the aeronautical standards dealing with zoning surrounding an airport. Those standards still would be set by the federal government. Yet having turned over an airport to a new operator, we would look to the new operator having his own commercial development and land-use plan for the highest and best use of the property as long as it did not create any safety hazard in developing it.

We do not think the present system necessarily has exhausted the ideas for additional commercial development, be they oriented to civil aviation or not. The business world itself could come up with some new ideas and apply them at a particular airport.

[Translation]

**M. Douglas:** Il nous faudra négocier. . .

**M. Benjamin:** . . . des employés des services de transport.

**M. Douglas:** Exact.

**M. Benjamin:** De qui relèveraient les services de lutte contre les incendies, de vous-même ou du nouvel exploitant?

**M. Douglas:** Nous nous garderions la responsabilité d'établir les normes à cet égard, mais leur exploitation serait entre les mains de la nouvelle entité.

**M. Benjamin:** Pourquoi une municipalité voudrait-elle cette charge, après que vous lui avez dit tout ce qu'elle doit faire et tout ce qu'elle ne peut pas faire? Aussi bien donner votre nouvelle politique à vos administrateurs d'aéroports, leur demander de la mettre en oeuvre et oublier tout ce tralala.

**M. Douglas:** Ce sur quoi l'on insiste, ce que l'on semble admettre, c'est que le mode actuel d'exploitation des aéroports ne se prête pas au plein développement du potentiel économique de ce genre d'installation en milieu urbain. Nous comptons bien que l'on nous fournisse des idées nouvelles quant à la façon dont un aéroport peut contribuer à l'expansion économique d'une localité. À cette fin, nous estimons qu'un afflux d'intérêts locaux s'impose, afin de promouvoir et de stimuler l'expansion économique d'un milieu urbain donné, compte tenu du potentiel qu'offre l'aéroport. Nous pensons que le secteur privé pourrait avoir une bonne et très forte influence sur cette nouvelle option, cette commercialisation. Personne ne l'y obligera, certes, à moins qu'il n'y manifeste un intérêt réel et qu'il soit prêt à progresser et à collaborer.

**M. Benjamin:** À l'heure actuelle, on trouve dans tous les coins du Canada un bon nombre d'aéroports exploités par le secteur privé. J'imagine que vous allez établir des règles de base concernant la hauteur et l'emplacement des bâtiments, de même que les normes de construction, dans les cas des aéroports municipaux ou privés. Je doute fort que vous permettiez l'aménagement d'un grand immeuble résidentiel à un mille des pistes de l'aéroport.

**M. Douglas:** Il faut se conformer aux normes aéronautiques concernant le zonage aux environs d'un aéroport. Ces normes seront toujours fixées par le gouvernement fédéral. Dès que le nouvel exploitant prendra possession de l'aéroport, nous exigerons qu'il nous fournisse un plan de développement commercial et un plan d'utilisation des terrains, de sorte qu'il puisse optimiser sa propriété sans susciter par le fait même des risques à la sécurité.

Nous ne croyons pas que le régime actuel ait épuisé nécessairement toutes les ressources en vue d'un développement commercial additionnel, qu'il soit axé sur l'aviation civile ou pas. Le secteur commercial pourrait lui-même trouver de nouvelles idées et les appliquer à tel ou tel aéroport.

[Texte]

**Mr. Benjamin:** I have had phone calls and letters from delegations—and I suspect other hon. members have too, especially over the last two or three years—about the whole matter of tendering of airport contracts for a variety of things as well as the tendering for airport land and concessions. It is probably one of the greatest single sources of complaint I have had, most of which I have referred to the Minister and which I presume ended up in your part of the department.

In recent history there is the whole business of the method of supplying skycap services—which was a disaster at Pearson International—security contracts and the supply of fuel contracts. Letters complain about unfair tendering for the lease of airport land for business or farming. There are complaints from business people who feel there is favoritism when granting leases for stores and restaurants in airports, and there are suspicions or even accusations of favoritism regarding the letting of cleaning contracts. There was an inquiry over the charge in air navigation services and the moving of flight service stations.

Are you going to keep any kind of control over this, or is it going to be left up to whoever takes over the operation? I foresee a hell of a lot worse mess when you have a multiplicity of operators of various kinds right across the country. Are you going to keep some control and supervision over those sort of activities, or are you just going to let them do whatever they damned well want?

• 1100

**Mr. Douglas:** This is a very relevant question we did consider at the time the policy was being discussed and we placed a reliance on the provisions of the federal Competition Act and on the principles of economic regulation inherent in the new National Transportation Act to be the main bulwark, if you like, against abuse. There are other provisions in provincial legislation that require some economic regulation in consideration of what a fair price is. For instance, the consideration of the control of pricing of a transit commission would come under provincial legislation. Therefore, if the new entity operating the airport comes under provincial legislation, there are really three levels of protection that could apply. One is the federal Competition Act for any enterprise; the other would be the National Transportation Act that would apply to the type of activities going on at airports; and the third would be provincial regulatory mechanism, which would be available for commercial transactions.

We did not think in the current climate of economic regulatory reform that another formal agency was required to control the business arrangements of an airport. We felt that if we let the market forces develop

[Traduction]

**M. Benjamin:** J'ai reçu des appels téléphoniques et des lettres de la part de certaines délégations—et j'ose croire que d'autres députés en ont reçus également, surtout depuis deux ou trois ans—au sujet des appels d'offres portant sur divers services aéroportuaires ainsi que sur les terrains et les concessions aéroportuaires. C'est probablement l'un des plus importants motifs de plaintes que j'ai reçues, que j'ai déferées pour la plupart au ministre et qui ont abouti, j'imagine, dans quelque coin de votre ministère.

Ces derniers temps, il y a eu une attribution des services de porteurs—qui s'est révélée catastrophique à l'aéroport international Pearson—ainsi que des contrats de sécurité et d'approvisionnement de carburant. Ces lettres font état de l'adjudication injuste de la location des terrains aéroportuaires à des fins commerciales ou agricoles. Des hommes d'affaires se sont plaints du favoritisme qui règne pour l'octroi des concessions destinées aux établissements et aux restaurants aéroportuaires; on a exprimé des doutes, on a même porté des accusations de favoritisme, au sujet de l'adjudication des contrats de nettoyage. Une enquête a eu lieu concernant les frais imputés aux services de navigation aérienne et au sujet du déplacement des stations services d'aéroports.

Aurez-vous toujours la mainmise sur ce genre de choses, ou bien cela sera-t-il confié à l'exploitant? Je prévois déjà un beau gâchis, si l'on a une foule d'exploitants de divers acabit dans tous les coins du pays. Aurez-vous toujours le contrôle et la supervision de ce genre d'activités, ou bien allez-vous laisser les exploitants faire ce qu'ils veulent?

**M. Douglas:** Voilà une question bien pertinente que nous avons envisagée, au moment où la politique faisait l'objet de nos discussions; nous escomptons que, afin de prévenir les abus, nous pouvons faire appel aux dispositions de la Loi fédérale sur la concurrence, ainsi qu'aux principes de la réglementation économique qui figurent intrinsèquement dans la nouvelle Loi nationale sur les transports. Il y a aussi des lois provinciales qui établissent une certaine réglementation économique pour ce qui est de fixer des prix équitables. Ainsi, le barème d'une commission de transit serait assujéti aux lois provinciales. Par conséquent, si la nouvelle entité qui exploite l'aéroport relève de la province, il y a trois paliers de protection auxquels ont peut recourir. Le premier, c'est la Loi fédérale sur la concurrence qui s'applique à toute entreprise; ensuite, il y a la Loi nationale sur les transports qui s'applique à toutes les activités aéroportuaires; enfin, il y a les règlements provinciaux qui s'appliquent aux transactions commerciales.

Vu le climat actuel de réforme économique et réglementaire, nous n'estimons pas qu'il faille créer un autre organisme officiel afin de régir les services commerciaux d'un aéroport. La meilleure façon de

[Text]

and work with each other co-operatively, in a reasonable and competitive manner under the control the statutes I mentioned, it would be the best way to have it evolve. We did not anticipate an undue difficulty there and we felt that the available mechanisms would be adequate to make that coverage.

**Mr. Benjamin:** I want to ask you another one. When you called for tenders from anyone interested—I guess it would have been the private sector—for the construction of hotels at airports, did you consult with the hotel associations in each province before you decided to do that?

**Mr. Douglas:** That is not my particular area of expertise, Mr. Benjamin. I could find that information out for you and let you know about it.

**Mr. Benjamin:** I think you listed nine cities, one of which was Regina. The Saskatchewan Hotel Association hit the roof. It was all news to them. We need another hotel in Regina like a hole in the head. The vice-president of the Saskatchewan Hotel Association said he had 25 of his members that were in receivership or in bankruptcy or almost getting there, and that three or four of them were in Regina. They have no hope of survival at all, and our airport is no more than 12 minutes away from the farthest motel. I hope nobody ever asks to build a hotel at Regina airport. In fact, I wish you would strike it off the bloody list. I think of other cities in the country where the same thing applies. It is just nonsense. There is a hotel within five or six minutes, so why would you. . . ?

**The Chairman:** That is why we are studying the issue, Mr. Benjamin and Mr. Douglas. That is not really within his scope. I want to get on with some other members. You have a good point, though, because there is a real concern in Halifax too.

**Mr. Benjamin:** Does your branch or department not have anything to do with that at all?

**Mr. Douglas:** Oh, yes, they do. It just so happens I am not the one who is most up to date on that list of particular issues. However, I understand the points and I can get back to you on the specific arrangements.

**Mr. Benjamin:** All right. Has there been any interest shown or any application for any of these made to your branch?

**Mr. Douglas:** At some sites, but not at others.

**Mr. Benjamin:** Which sites?

**Mr. Douglas:** I am sorry, I do not know.

**The Chairman:** Let us call the right person on that, or perhaps, Mr. Douglas, if he gets informed. However, this is a part of some good service we can do, because it is contentious right across the country.

**Mr. Douglas:** We are interested in commercial—

[Translation]

procéder, à notre avis, c'est de laisser les forces du marché se développer et se combiner entre elles, sous un régime concurrentiel raisonnable auquel s'appliquent les restrictions statutaires dont j'ai fait mention. Nous ne prévoyons pas de difficultés indues; nous estimons que les dispositifs actuels permettront d'accorder une protection suffisante.

**M. Benjamin:** Je voudrais vous poser une autre question. Lorsque vous avez fait des appels d'offre—j'imaginai qu'ils s'adressaient au secteur privé—pour l'aménagement d'hôtels en bordure des aéroports, avez-vous au préalable consulté les associations hôtelières de chaque province?

**M. Douglas:** Cette question ne relève pas de mon domaine, monsieur Benjamin. Je pourrais me renseigner et vous transmettre le fruit de mes recherches.

**M. Benjamin:** Vous avez cité neuf villes, je crois, dont Regina. L'association hôtelière de la Saskatchewan est sortie de ses gonds. Elle n'en avait pas eu vent auparavant. Ce qui manque le moins à Regina, c'est un autre hôtel. Selon le vice-président de l'Association hôtelière de la Saskatchewan, 25 membres de cette association étaient au bord de la faillite ou de la banqueroute, dont trois ou quatre à Regina même. Ces hôteliers n'ont aucun espoir de survie, car notre aéroport est à 12 minutes à peine du motel le plus loin. J'espère que personne ne va demander de construire un hôtel près de l'aéroport de Regina. En fait, je souhaite que vous le retranchiez de votre fichue liste. Je pense à d'autres villes canadiennes qui sont dans la même situation. C'est tout à fait absurde. On peut trouver un hôtel à cinq ou six minutes de l'aéroport, alors pourquoi. . . ?

**Le président:** Voilà pourquoi nous examinons cette question, messieurs Benjamin et Douglas. Cela n'est pas du domaine du témoin. Je veux donner la parole à d'autres députés. Votre observation est valable, toutefois, car cela cause aussi beaucoup d'émoi à Halifax.

**M. Benjamin:** Votre direction et votre ministère ont-ils quelque chose à voir dans tout cela?

**M. Douglas:** Oui, certes. Il se trouve que je ne suis pas la personne qui ait des renseignements à jour à cet égard. Je prends note toutefois de vos questions et je vous fournirai des renseignements précis à ce sujet.

**M. Benjamin:** D'accord. Votre direction a-t-elle reçu, à cette fin, des demandes ou des lettres manifestant un certain intérêt?

**M. Douglas:** Uniquement pour certains emplacements.

**M. Benjamin:** Lesquels?

**M. Douglas:** Je suis désolé, je l'ignore.

**Le président:** Faisons venir le témoin qu'il faut pour cela, ou bien M. Douglas, s'il obtient ses renseignements. Cela fait partie des bons services que nous pouvons rendre, car c'est un sujet controversé dans tout le pays.

**M. Douglas:** Nous nous intéressons à des entreprises commerciales. . .

[Texte]

**Mr. Benjamin:** You have scared the hell out of a lot of hotel men.

**The Chairman:** Mr. Robichaud.

**Mr. Robichaud:** Mr. Douglas, is the present system not working at all, and if it is working, why fix it?

**Mr. Douglas:** We feel that the present system of airport management is working quite well, but we think we have to move with the times, that the nature of the industry is changing. There are more commercial airline operators becoming available, requiring facilities and services. If we are to respond to the changing needs, we in turn have to have a type of organization and a mandate that can respond to the commercial pressures.

• 1105

When we are talking about provision of facilities and the funding of those new facilities and services, we have to envisage a priority for the use of funds. That means we need a business plan. We need land use, commercial and retail plans to show us how best these things can be done and developed in the interest of the industry and the travelling public as a whole. To do that, we feel that changes are inevitable, but we would like to manage them in a coherent way to meet the hierarchy of priorities needed on the federal civil air transportation scene. So yes, we think there are needs that have to be met. The needs will change and evolve as the industry changes and we want to move in step with them.

**Mr. Robichaud:** You say that the present system is working well; yet, you are not satisfied because obviously you want to change it.

**Mr. Douglas:** We feel we have to be prepared for the impending demands and so on when we see traffic growth reaching significant percentage increases annually at major centres. We are not in control of the way the industry will change its needs, but we have to be able to respond. We therefore feel we have to develop the type of organization, with a commercial mandate, that can best respond in a financially responsible manner. We are doing well with the current conditions, but I think the conditions will change and the industry's needs and the travelling public's needs will change.

**Mr. Robichaud:** Why do you feel that this new method will adapt better? Is the department not flexible enough to adjust to look after the needs of the public?

**Mr. Douglas:** Of course, if we were considering the present system, which is highly centralized in many respects, where major decision-making power is held at the central level of government, where the decisions of a commercial nature sometimes take longer than the

[Traduction]

**M. Benjamin:** Vous avez effrayé un bon nombre d'hôteliers.

**Le président:** Monsieur Robichaud.

**M. Robichaud:** Monsieur Douglas, le régime actuel fonctionne-t-il, somme toute, et s'il fonctionne, pourquoi le modifier?

**M. Douglas:** Nous estimons que le régime actuel d'administration aéroportuaire fonctionne fort bien, mais aussi qu'il faut bien évoluer, que l'industrie elle-même évolue intrinsèquement. Il y a beaucoup d'exploitants commerciaux de lignes aériennes, qui exigent des installations et des services. Si nous voulons faire face à cette évolution, nous devons nous doter de structure et d'un mandat qui nous permettent de répondre à ces exigences commerciales.

Lorsqu'on parle de fournir de nouvelles installations et de nouveaux services et de les financer, nous devons fixer à cette fin un ordre de priorité. Il nous faut donc un plan commercial. Il nous faut des plans relatifs à l'usage des terrains, aux entreprises et aux établissements de détail, afin d'aboutir à des modes optimaux de réalisation et de développement dans l'intérêt même de l'industrie aussi bien que du grand public voyageur. À cette fin, nous estimons que les changements sont inévitables, mais nous voulons les réaliser de façon cohérente, compte tenu de l'ordre de priorité qui doit exister dans le domaine fédéral de l'aviation civile. Certes, il faudra faire face à certains besoins. Mais ces besoins vont évoluer en fonction même de l'industrie, c'est pourquoi nous voulons rester à la page.

**M. Robichaud:** Vous dites que le régime actuel fonctionne bien; pourtant, vous n'êtes pas satisfaits, de toute évidence, puisque vous voulez le modifier.

**M. Douglas:** Nous devons nous préparer à cette évolution imminente, surtout lorsque l'on constate que le trafic aérien s'accroît sensiblement tous les ans dans les principaux centres. Nous n'avons aucune influence sur l'évolution des besoins de l'industrie, mais nous devons être en mesure d'y faire face. En conséquence, nous devons nous doter des structures, ainsi que des services commerciaux, qui nous permettent de nous y adapter au mieux sur le plan financier. À l'heure actuelle, nous nous débrouillons assez bien, mais nous pensons que les circonstances vont évoluer et que les besoins de l'industrie, ainsi que ceux du grand public voyageur, vont aussi évoluer.

**M. Robichaud:** Pourquoi croyez-vous que le nouveau régime va mieux s'y adapter? Le ministère n'est-il pas suffisamment souple pour pouvoir s'adapter aux nouveaux besoins du grand public?

**M. Douglas:** Bien sûr, si l'on prend le régime actuel, fort centralisé sous bien des aspects, où les principales décisions sont prises au palier central du gouvernement, où les décisions d'ordre commercial se font parfois attendre, aux yeux de l'industrie, où les autorités locales

[Text]

industry would like and the opportunity for local involvement is really advisory rather than true decision-making, if we are really to have the confidence of the business sector, they would want to be part of the decision-making. We feel this has to be decentralized to a more local level to be more responsive more quickly and to reflect the confidence of the local community in being able to control its own airport activity.

**Mr. Robichaud:** How are the different regions of Canada reacting to this new policy?

**Mr. Douglas:** We had a preliminary discussion with the provinces in December, when we were attempting to find out what their reaction was to the task force report. The percentage response was somewhat disappointing at the time but in the meantime one or two centres have reported more completely.

Roughly, from east to west, Atlantic Canada is not in favour of making much of a change. They feel, and they have said so, that the present system of operating airports in Atlantic Canada is fine with them. We understand the reason for this is that they do not foresee a level of activity increasing so much that they could see obvious profit-makers in the airports in Atlantic Canada, that the present arrangement of Transport Canada operating with industry is giving them a level of service with which they are satisfied.

Moving westward, the Province of Ontario has expressed an interest certainly in more local involvement, but they have reserved judgment so far until they understand more completely what the financial significance of any major change is.

Generally speaking, the Province of Quebec has the same reaction, as far as we know. Of course, there is a particular interest there in the Montreal-centred airport system and what will happen to the two airports when they are actually operating in a combined manner.

Moving westward into central Canada, Manitoba and Saskatchewan are probably not really interested as far as we can judge at this time, again based on the level of activity as far as we can understand.

The further west we go the more interest we have. Alberta has been openly supportive of the two major local initiatives in Edmonton and Calgary, that they be allowed to take over the two airports in those two major urban cities.

The Province of British Columbia has been openly supportive and has made public announcements saying they would like a lot more local involvement in the operation of federal airports in the lower mainland and we are currently entering into some initial discussions with them about what they have in mind in that regard.

[Translation]

ne peuvent vraiment que fournir des conseils et non influencer sur les décisions, si l'on veut vraiment mériter la confiance du secteur commercial, il faudra que ces derniers prennent part au processus décisionnel. Nous jugeons nécessaire de décentraliser au profit des localités, afin d'améliorer notre temps de réponse et de témoigner de la confiance que nous avons envers les localités pour ce qui est d'administrer leurs propres aéroports.

**M. Robichaud:** Comment les diverses régions du Canada réagissent-elles à cette nouvelle politique?

**M. Douglas:** Nous avons tenu des entretiens préliminaires avec les provinces en décembre dernier, afin de connaître leur réaction au rapport présenté par le groupe de travail. Nous avons été un peu déçus du pourcentage de réponses que nous avons obtenues à l'époque, mais entre-temps, un ou deux centres nous ont remis des rapports plus complets.

Grosso modo, de l'est à l'ouest, les provinces de l'Atlantique s'opposent à de tels changements. Elles ont affirmé que le régime actuel d'exploitation des aéroports leur convient parfaitement. Nous voyons bien pourquoi elles pensent ainsi, car elles ne prévoient pas un accroissement tel du trafic aéroportuaire que l'on puisse entrevoir des bénéfices évidents dans leurs aéroports; elles se disent satisfaites de la façon dont les services actuels sont fournis par Transports Canada de concert avec l'industrie.

En allant vers l'ouest, l'Ontario a manifesté un certain intérêt envers la participation des localités, mais elle ne tient pas à se prononcer jusqu'au moment où elle pourra comprendre davantage la signification financière de tout changement important.

En général, le Québec a eu la même réaction, à notre connaissance. Bien entendu, il s'intéresse surtout au régime aéroportuaire axé sur Montréal, en se demandant ce qui va se produire lorsque l'exploitation des deux aéroports de cette ville sera fusionnée.

Toujours vers l'ouest, au centre du Canada, pour autant que nous puissions en juger, il est probable que le Manitoba et la Saskatchewan ne vont guère s'intéresser à ce genre de chose, car ni l'un ni l'autre ne prévoit une recrudescence du trafic aérien.

Plus on se dirige vers l'ouest, plus l'intérêt grandit. L'Alberta s'est prononcée ouvertement en faveur des deux importantes initiatives envisagées pour Edmonton et Calgary, c'est-à-dire qu'elle puisse administrer elle-même les deux aéroports qui se trouvent dans chacune de ces grandes villes.

Quant à la Colombie-Britannique, elle s'est prononcée ouvertement en faveur d'une plus grande participation des localités à l'exploitation des aéroports fédéraux dans la région inférieure de la terre ferme; voilà pourquoi nous avons entamé des pourparlers avec cette province afin de connaître ses intentions à cet égard.

[Texte]

[Traduction]

• 1110

That is roughly the spectrum of interests so far, but I think it is too soon to say what the formal positions are, because they are just beginning to get their minds around understanding what the potential of applying the new policy will be in their province.

**Mr. Robichaud:** From the information you have just given me, we can therefore say there is not much support for this new policy except from maybe a few major urban centres.

**Mr. Douglas:** I could not really say whether it is support or not. I think in many areas there is a strong interest in understanding what the policy is and how it would work, so I think we are right now into an exchange-of-information stage about understanding it. It may be a year or so before there is a more complete understanding of what potential there is for them to become interested in following it further.

**Mr. Robichaud:** What is going to happen to Atlantic Canada? You have said they have shown no interest in going into such an arrangement. If the other areas of Canada move towards such an arrangement, are we going to be disadvantaged because we would like to keep the system as it is?

**Mr. Douglas:** I hope they would maintain a continuing understanding of how the policy can be developed, and in particular what is going on in the other parts of the country. In fact, I have been invited to visit Halifax tomorrow to give a talk to the Halifax Board of Trade. They have expressed an interest, even though the province itself has been somewhat reluctant to make a commitment, at least initially, on the earlier documents that were sent out for comment. Now there is a business group in Halifax who would like to know more about it, so we are offering them the chance to have a briefing and a discussion on Thursday, actually.

**The Chairman:** You have to be prepared for the airport hotel question.

**Mr. Douglas:** Yes, of course.

**Mr. Robichaud:** If such a private group were to show a lot of interest and the province did not, would you bypass the province and go directly to that group?

**Mr. Douglas:** We have made an undertaking to ourselves that we would always keep the province informed. In fact, my agenda is to give the briefing to the province first in each case. I will be doing that tomorrow.

No, we have a major commitment to keep the provinces informed. Hopefully minds of equal interest will be brought to bear. We would not want to be seen to be cutting around the corners. We will be up-front in the way we conduct any discussions.

**Mr. Robichaud:** When you say you will keep the province informed, the decision will be yours if you decide to go into another arrangement, will it not?

C'est à peu près l'intérêt qui a été démontré jusqu'à maintenant, mais il est trop tôt pour dire quelles sont les positions de chacun car ils ne font que commencer à comprendre le potentiel de cette nouvelle politique pour leur province.

**M. Robichaud:** D'après vos propos, nous pouvons conclure que cette nouvelle politique obtient peu d'appui sauf peut-être de la part de quelques centres urbains.

**M. Douglas:** Je ne pourrais vraiment pas dire s'il s'agit d'un appui ou non. Je crois que bien des régions souhaitent comprendre en quoi consiste la politique et comment elle fonctionnerait, nous en sommes donc encore à une étape d'information. Il faudra peut-être un an encore avant que chacun comprenne vraiment le potentiel de cette politique.

**M. Robichaud:** Qu'arrivera-t-il dans la région de l'Atlantique? Vous avez dit qu'elle n'avait montré aucun intérêt envers un tel arrangement. Si les autres régions du Canada l'acceptent, cette région sera-t-elle défavorisée parce qu'elle voudra conserver le système tel quel?

**M. Douglas:** J'espère qu'elle continuera de se renseigner sur les possibilités de cette politique et surtout sur ce qui se passe dans d'autres régions du pays. Enfin, nous avons été invités à visiter Halifax demain pour faire un exposé devant la Chambre de commerce de cette ville. Ils ont exprimé un intérêt bien que la province ait pour sa part hésité à s'engager, du moins au départ, lors de l'envoi des premiers documents. Un groupe d'hommes d'affaires d'Halifax voudrait maintenant en savoir plus et nous leur donnons l'occasion de s'informer jeudi.

**Le président:** Vous devrez être prêt à aborder le dossier de l'hôtel de l'aéroport.

**M. Douglas:** Bien entendu.

**M. Robichaud:** Si un tel groupe du secteur privé démontrait beaucoup d'intérêt à l'encontre de la province, traiteriez-vous directement avec lui sans passer par la province?

**M. Douglas:** Nous nous sommes promis de toujours tenir la province informée. En fait, je dois rencontrer les représentants de la province en premier dans chaque cas. C'est ce que je ferai demain.

Non, nous devons toujours tenir les provinces informées. Nous espérons finir par les convaincre. Nous ne voudrions pas être accusés de les court-circuiter. Toutes nos discussions seront menées au grand jour.

**M. Robichaud:** Vous dites que vous tiendrez la province au courant, mais c'est vous qui déciderez en fin de compte de prendre d'autres arrangements ou non n'est-ce pas?

## [Text]

**Mr. Douglas:** I do not think it can be solely ours, because if a local authority were to be formed, based on the strong interest of a local business group, that authority would have to be formed within the laws of the province. I therefore think the province would have a strong say in how it would be implemented.

**The Chairman:** This is not like an opting-out situation. There really has to be the stimulation of interest at the local scene to communicate to the federal government that it is still going to look after this.

**Mr. Douglas:** That is exactly right, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank goodness for some things in Canada.

**Mr. Layton:** I understood at an early meeting I shared with the committee that the experience in Atlanta was particularly significant; that the Atlanta community, the city and the region, had come behind the development of the Atlanta International Airport and there was a real success story, as that has become the hub of airports. Maybe this came, Mr. Chairman, during discussions we had about the future of Mirabel and Dorval in Montreal. I think that is probably the source.

Are there any analyses of the Atlanta experience that we, as committee members here, could have and appreciate? I am not looking for tomes, just for something that would show how Atlanta had a certain revenue base, but with the efforts of the local community, an authority they established, they watched it grow over the last 20 years to where it is now certainly one of the major airports in the world.

**Mr. Douglas:** We have information on selected United States airports that have different models of financial support. I am not sure how much information we have on that particular site at Atlanta. Of course, it is in a very favourable geographic location to attract hubbing activities. About the way in which they would stimulate and guarantee bond issues and arrangements with airlines or with the city as an operator itself, I cannot say offhand, but we can provide to the committee summaries of information we have on various U.S. airports if that will be useful.

• 1115

**Mr. Layton:** I would be interested, only because they are a little ahead of us in that regard.

**The Chairman:** You have SEATAC out in the Pacific northwest, which I think is a very interesting and successful experiment of municipal authorities getting together and running the traffic authority. That would be very helpful and I hope we can get that.

**Mr. Layton:** I sense that there needs to be flexibility in the conditions of transfer—

**Mr. Douglas:** Yes.

**Mr. Layton:** —because I can see how different it is going to be. I represent the riding of Lachine with Dorval

## [Translation]

**M. Douglas:** Je ne crois pas que nous puissions en décider seuls, car toute administration locale mise sur pied à cause du vif intérêt d'un groupe d'affaires local devrait l'être conformément aux lois provinciales. Par conséquent, la province aurait beaucoup à dire sur la mise en oeuvre du projet.

**Le président:** Ce n'est pas comme une possibilité de retrait. Il faut vraiment que la région soit vivement intéressée pour que le gouvernement fédéral soit convaincu qu'elle assurera le suivi.

**M. Douglas:** C'est tout à fait cela, monsieur le président.

**Le président:** Il y a quand même de bonnes choses au Canada.

**M. Layton:** À une autre réunion du Comité, j'ai entendu que l'expérience d'Atlanta était fort importante; que la ville et la région d'Atlanta avaient épaulé le développement de l'aéroport international d'Atlanta qui est devenu par la suite une plaque tournante. Cela a peut-être été mentionné, monsieur le président, lorsque nous avons discuté de l'avenir de Mirabel et de Dorval à Montréal.

Existe-t-il des analyses de l'expérience d'Atlanta que les membres du Comité pourraient consulter? Je voudrais simplement un aperçu de ce qui existait à Atlanta et de la façon dont les efforts de la collectivité, et de l'administration mise sur pied, ont fait en 20 ans de cet aéroport l'un des plus importants au monde.

**M. Douglas:** Nous avons des renseignements sur certains aéroports des États-Unis avec différents modèles de soutien financier. Je ne suis pas sûr que nous en ayons beaucoup sur Atlanta. Bien entendu, son emplacement la favorise beaucoup. Je ne pourrais dire au pied levé quelle était la nature de ces arrangements, mais nous pouvons fournir au Comité un résumé des renseignements que nous détenons sur différents aéroports américains si cela peut vous être utile.

**M. Layton:** Cela m'intéresserait parce qu'ils sont un peu plus avancés que nous dans ce domaine.

**Le président:** Il y a SEATAC dans le nord-ouest, une expérience fort intéressante et heureuse où les municipalités se sont réunies pour gérer l'administration. Cela serait très utile et j'espère que nous pourrions obtenir ces renseignements.

**M. Layton:** J'ai l'impression que les conditions de transfert doivent être souples. . .

**M. Douglas:** Oui.

**M. Layton:** . . . parce que chaque cas est particulier. Je représente la circonscription de Lachine où se trouve

*[Texte]*

Airport. You can understand the very real interest in this one. The imposition of the regulations, as I think Mr. Benjamin was saying earlier, almost can be so rigid that there is no game plan. I mean that the people who operate here do not have any opportunity to make a profit, frankly—then keep your damn thing in Transport Canada.

I just jotted down a few things. Are there regional limitations as to how far an airport can promote itself beyond its region into the next person's region in the sense of franchising?

**Mr. Douglas:** We have not felt there to be a need at this stage to define that. We feel that the market forces and the responsiveness and responsibility of a local group coming forward to define its own sphere of interest would be a sufficient curb so it would not go overboard.

**Mr. Layton:** Okay.

**Mr. Douglas:** We do not see specifying standard arrangements across the country. We see, in fact, each airport being unique in negotiating its own position best with the federal government.

**Mr. Layton:** How about hours of use, a very key question in a lot of the major centres?

**Mr. Douglas:** We think that will be best left to the local airport operator to do its own arrangements with the industry, recognizing the local sensitivities about hours of operation. That level of service could best be judged by the local environment.

**Mr. Belsher:** When it comes to the safety aspect, you set the standard but who picks up the bill for that standard? I mean for the security aspect, the staffing of it, the level of the machines and all those kinds of things. Who ends up paying for that?

**Mr. Douglas:** At present, of course, that is shared by the federal government and the carriers. That would have to be negotiated with any new operator because certain provisions of security deal with, say, property protection, for which we would envisage that the airport operator would normally be responsible—the normal policing function, if you like, of the property. However, when it comes to the pure aeronautical security arrangements to combat terrorism, those are subject to the current arrangements for sharing the costs between the carriers and the federal government.

**Mr. Belsher:** Because there are dollar figures to the level of security.

**Mr. Douglas:** Yes.

**Mr. Belsher:** At what level?

**Mr. Douglas:** That would have to be to the account of the government, as it is at present. We do not see, really, much change in the current level of responsibility and of financial support from what obtains at present.

**Mr. Belsher:** I see. Even under the privatization or—

**Mr. Douglas:** Or localization.

*[Traduction]*

l'aéroport de Dorval. Vous comprendrez que cela nous intéresse beaucoup. Comme le disait M. Benjamin plus tôt, les règlements peuvent être trop stricts pour laisser une marge de manœuvre. Si les gens qui exploitent ces aéroports ne peuvent pas faire de bénéfices, franchement—que Transports Canada les garde.

J'ai pris quelques notes. Impose-t-on des limites à la mesure dans laquelle un aéroport peut faire sa promotion au-delà de sa région?

**M. Douglas:** Nous n'avons pas pensé qu'il était nécessaire de le définir pour l'instant. Nous estimons que les forces du marché et le fait que chaque groupe local se chargera de définir son propre champ d'activité suffiront à freiner les abus.

**M. Layton:** Très bien.

**M. Douglas:** Nous ne voyons pas la nécessité de préciser des normes pour tout le pays. En fait, nous croyons que chaque aéroport sera mieux en mesure de négocier sa propre position avec le gouvernement fédéral.

**M. Layton:** Qu'en est-il des heures d'utilisation, une question clé dans bien des grands centres?

**M. Douglas:** Nous croyons qu'il vaut mieux laisser l'exploitant de l'aéroport prendre ses propres arrangements à cet égard avec l'industrie en tenant compte des besoins de la région. On pourra mieux juger du niveau de services dans les régions.

**M. Belsher:** Vous établissez les normes de sécurité, mais qui paie la note? Je parle de la dotation en personnel, de la machinerie, etc. Qui paie pour tout cela?

**M. Douglas:** À l'heure actuelle, bien entendu, ces frais sont partagés entre le gouvernement fédéral et les transporteurs. Il faudrait que ce soit négocié avec chaque exploitant car certains aspects de la sécurité concernent la protection des biens, dont l'exploitant serait responsable d'après nous. Toutefois, les fonctions de sécurité purement aéronautiques comme la lutte contre le terrorisme sont la responsabilité des transporteurs et du gouvernement fédéral.

**M. Belsher:** Parce que les coûts changent avec le niveau de sécurité.

**M. Douglas:** Oui.

**M. Belsher:** À quel niveau?

**M. Douglas:** Cela doit relever du gouvernement, comme à l'heure actuelle. En fait, nous n'entrevoions pas beaucoup de changement pour ce qui est des responsabilités et du financement.

**M. Belsher:** Je vois. Même avec la privatisation ou. . .

**M. Douglas:** Ou la localisation.

[Text]

**Mr. Belsher:** —localization, the funding for that would still be part of the government's—

**Mr. Douglas:** Except that part I would call the pure policing function for property protection—

**Mr. Belsher:** I see.

**Mr. Douglas:** —which will become the normal way of protecting... Traffic control and property protection are what is called the policing function, as distinct from the security function.

**Mr. Layton:** Mr. Douglas in his remarks made a reference to the fact that some operations—and I may have misquoted as I jotted down some notes—presently carried on at airports by Transport Canada could be dropped by new owners. I think, again, Mr. Benjamin or my other colleagues may have raised this in the sense of who is going to protect the jobs that are presently in place. That caught my attention because, almost as you said, Les, why do we not just drop them? If they can be dropped by a new authority, why cannot they be dropped by the present authority?

Could you explore that a little more with us? What sorts of operations do you presently see going on, paid for by Transport Canada in their airports authority, that when transferred to a new local authority would not be required or necessary?

**Mr. Douglas:** I think some of them would have to be negotiated. For instance, the present work programs at major airports provide that the airports group do a maintenance function for the air navigation group. If that is to be retained by the federal government, then a new operator would say, well, why do you not do your own maintenance? why do you want the operator of the airport to do the maintenance?

One reason could be that it may be mutually agreeable and a wise use of resources to do that.

Certain things could be defined. There are things airport operators would feel they could do at a contract price for us, and they would say, we do not even want that expertise, because to have it costs us in overhead. So fine, let us negotiate some other way of fulfilling that operating responsibility.

• 1120

The question of overhead charge itself is an accounting mechanism we cannot very well get out of and which we are stuck with on the books, so I think there are certain mutual-interest items to understand physically of who looks after what. I think once that decision has been made, we could arrange to say, who pays for it?

**Mr. Layton:** Mr. Chairman, in either event of the two main changes—that is, to transfer the operations and the ownership to a local authority, or to go to a Crown corporation—I think it would be our hope that there would be a profit motive; that the people who invested money, resources, time, or whatever, would come out of it with that motivating force called profit. I am a little apprehensive that many of our airports will truly stand on

[Translation]

**M. Belsher:** ... la localisation, le gouvernement financera toujours. ...

**M. Douglas:** Sauf ce que j'appellerais les fonctions de police pures pour assurer la protection des biens. ...

**M. Belsher:** Je vois.

**M. Douglas:** ... qui font partie des services normaux. ... Le contrôle de la circulation et la protection des biens font partie des fonctions de police, plutôt que des fonctions de sécurité.

**M. Layton:** M. Douglas a mentionné, sauf erreur, que les nouveaux propriétaires pourraient laisser tomber certaines des activités menées actuellement par Transport Canada dans ces aéroports. M. Benjamin ou mes autres collègues y ont peut-être fait allusion en ce qui a trait à la protection des emplois existants. Cela a attiré mon attention parce que, comme vous le disiez, Les, pourquoi ne pas les abandonner maintenant? Si une nouvelle administration peut les laisser tomber, pourquoi ne pas le faire maintenant?

Pourriez-vous nous donner plus de détails là-dessus? Quelles sont les fonctions assumées à l'heure actuelle par Transports Canada qui ne le seraient plus nécessaires après le transfert à une nouvelle administration locale?

**M. Douglas:** Certaines devraient faire l'objet d'une négociation. Par exemple, les programmes actuels prévoient que le groupe des aéroports remplit une fonction d'entretien pour le groupe de la navigation aérienne. Si le gouvernement fédéral s'occupe toujours la navigation aérienne, le nouvel exploitant lui demandera peut-être de s'occuper de son propre entretien.

Ce serait peut-être une utilisation plus judicieuse des ressources.

Il faudra définir les paramètres. Les exploitants d'aéroport ne voudront même pas de certaines fonctions à cause des frais indirects qu'elles entraînent. Il faudrait alors négocier d'autres façons d'assurer cette responsabilité d'exploitation.

On ne peut pas éviter cette question des frais indirects en comptabilité, chaque partie a donc intérêt à comprendre exactement les responsabilités de chacun. Une fois que cette décision a été prise, nous pourrions voir qui devra payer.

**M. Layton:** Monsieur le président, quelle que soit l'option choisie, c'est-à-dire transférer les opérations et la propriété à une administration locale, ou créer une société de la Couronne, nous espérons que la rentabilité sera une motivation. Les gens qui investissent de l'argent, du temps ou autre chose, doivent être motivés par la possibilité de réaliser des bénéfices. Je crains que rares soient les aéroports qui puissent demeurer rentables sans

**[Texte]**

their own feet in terms of profit once you drop the air transportation tax revenue which goes to them. I guess in the notes that you will give us—the statistics and all that I think you promised earlier—we will see not only these revenues, but also by airport what proportion of revenue is this airport tax. However, are there airports which, when you take that airport revenue tax away, will still show a book profit?

**Mr. Douglas:** As the present time, in terms of the two major airports, say at Toronto and Vancouver, yes.

**Mr. Layton:** And maybe Dorval.

**Mr. Douglas:** I think you are going to have to do a few other things at Dorval as well to adjust the cost downwards to make it really comparable.

As for the point you are suggesting, that there should be a profit motive, I agree that is one element of considering why it would be beneficial to go to an authority. However, there are other elements of consideration which would come out in our discussions in terms of economic development and the attraction of new jobs to the area, even though they will not be located on the airport. An airport authority could be created, and its internal financial considerations are one thing, and its financial viability can be expressed in terms of the conventional financial performance parameters, but the board-minded interest of businessmen is not confined to the actual financial performance of the airport but to the economic development of the city and the area surrounding the airport. They feel that by having an economic development board to advise the airport operator they can attract new business to the city, and thus new jobs.

**Mr. Benjamin:** [*Inaudible—Editor*] They do that now.

**Mr. Douglas:** However, the focus for their influence is the development of the airport, and this came out very strongly in the Calgary discussions we have had so far. They feel there is more to it than just looking at the break-even operation of the airport; that there may be a lot greater economic benefits to the city environment as a whole to attract new industry. That was the way they explained it to us, which I thought was quite interesting.

**Mr. Layton:** I would only express the hope that our Montreal scene was as simple as the Calgary scene. As we all know there are actually not two but three airports out there that vie for status and position, and it is not going to be easy for the government to transfer its established responsibility for services in Montreal to some local authority without giving up, if you like, the balance of power that is presently there.

**Mr. Douglas:** I think a lot of negotiation would have to be gone through in the case of the airports in the greater Montreal area. However, there is a strong local interest, and we are pursuing it with them.

**Mr. Layton:** We know that, and that has come out as a result of all the studies.

Thank you, Mr. Chairman.

**[Traduction]**

les revenus tirés de la taxe d'aéroport. Je crois que les statistiques que vous nous avez promises nous montreront quel pourcentage des revenus des aéroports vient de cette taxe. Toutefois, y a-t-il des aéroports qui seront quand même rentables sans cette taxe?

**M. Douglas:** Pour l'instant, les deux principaux aéroports le seront, Toronto et Vancouver.

**M. Layton:** Et peut-être Dorval.

**M. Douglas:** Il faudra réduire un peu les coûts de Dorval pour que cela soit comparable.

Pour ce qui est de la motivation, je conviens que c'est une des raisons pour lesquelles il serait avantageux de mettre sur pied des administrations. Toutefois, nous tenons également compte de l'expansion économique et des emplois qui peuvent en résulter même s'ils ne sont pas créés à l'aéroport. On peut s'en tenir à des paramètres conventionnels et juger de la rentabilité de l'administration de l'aéroport par son bilan seulement, mais les hommes d'affaires ont des intérêts beaucoup plus vastes qui ne se limitent pas au rendement financier de l'aéroport lui-même, mais portent aussi sur le développement économique de la ville et des environs. Ils estiment qu'en ayant un office de développement économique qui conseille l'exploitant de l'aéroport, ils pourront attirer de nouvelles entreprises vers leur ville, et ainsi créer de nouveaux emplois.

**M. Benjamin:** Il le font déjà.

**M. Douglas:** Toutefois, ils s'intéressent en premier lieu au développement de l'aéroport, comme nous l'ont bien montré les discussions que nous avons eues jusqu'à maintenant à Calgary. Ils estiment qu'il ne suffit pas d'avoir un aéroport qui rentre dans ses fonds, que les avantages économiques pourraient être beaucoup plus grands pour la ville dans son ensemble. C'est l'explication qu'ils nous ont donnée, et je l'ai trouvée fort intéressante.

**M. Layton:** J'aimerais seulement que la situation à Montréal soit aussi simple que celle de Calgary. Comme nous savons tous, trois aéroports s'y font maintenant concurrence, et il ne sera pas facile pour le gouvernement de transférer ses responsabilités à une administration locale à Montréal sans rompre l'équilibre qui y existe.

**M. Douglas:** Il faudra de longues négociations dans le cas des aéroports de Montréal. Toutefois, des gens de la région sont vivement intéressés, et nous continuons de discuter avec eux.

**M. Layton:** Nous le savons, c'est ce qui est ressorti de toutes les études.

Merci monsieur le président.

## [Text]

**The Chairman:** There is a strong local interest in portal east or portal west, or whatever it is—

**Mr. Layton:** I think we are back to Dorval and Mirabel. We have dropped the east and west and north.

**The Chairman:** Mr. Cochrane.

**Mr. Cochrane:** Thank you very much.

What, in a very capsulized form, is the big difference between this report and the one that Hagglund did that came out as the task force on airport management in about 1980?

**Mr. Douglas:** It is true the main thrust to go towards local authority is common to both reports. However, this report does not just confine itself to the possibility of creating a local authority; it talks about improving the commercial operation of all those airports that do not see fit to go that way. It is not going to be mandated that they be transferred into the form of a local authority, only if the stimulus is coming from them.

• 1125

**Mr. Cochrane:** There was less of a voluntary role to be played under the other study than there is under this one. It was almost mandatory.

**Mr. Douglas:** The thrust was that it was going to be a major policy decision of the federal government. This way it is more permissive.

**Mr. Cochrane:** Okay. What happens if there is an airport that Transport Canada wants to get out of? If it is seasonal and the business is down, do you say here is the option, take it as a local community or we are getting out and closing it?

**Mr. Douglas:** I cannot characterize it as a position of strength that the department would be working from. I think it would be a matter of negotiation, recognizing the facts of life.

**Mr. Cochrane:** Okay.

**Mr. Douglas:** I cannot think of a particular airport that is going in that direction right now.

**Mr. Cochrane:** Some of the municipalities are saying perhaps they can run the airport and have some options. There are always empire builders out there somewhere who want to control everything. One of the things they look at is how they are going to save money by integrating service. The first department they mention is the fire department, and they are always in a turmoil because everyone thinks the municipality is going to take it over and put people who are used to pumping water on a house, out pumping water on an airplane. If that happens, who controls the number of firemen that have to be on duty when a plane lands or the type of training they have to have, the kind of certification, the kind of equipment? Would that still all be controlled by Transport Canada?

**Mr. Douglas:** Yes, the major standards in the CFR area would be set down by Transport Canada.

## [Translation]

**Le président:** La région s'intéresse beaucoup à un accès est ou à un accès ouest. . .

**M. Layton:** Nous sommes revenus à Dorval et Mirabel. Nous avons laissé tomber ce concept d'est, ouest et nord.

**Le président:** Monsieur Cochrane.

**M. Cochrane:** Merci beaucoup.

En résumé, quelle est la grande différence entre ce rapport et le rapport Hagglund sur la gestion des aéroports en 1980?

**M. Douglas:** Il est vrai que les deux rapports favorisent la création d'administrations locales. Toutefois, le présent rapport ne se limite pas à cette possibilité, il parle d'améliorer l'exploitation commerciale de tous les aéroports qui rejettent cette option. Le transfert à une administration locale ne sera pas obligatoire, il faut que l'initiative vienne d'eux.

**M. Cochrane:** En vertu de votre étude, ce rôle devrait être presque obligatoire.

**M. Douglas:** Ce devait être une politique globale du gouvernement fédéral. Cette politique est plus souple.

**M. Cochrane:** D'accord. Qu'arrive-t-il si Transport Canada veut se retirer d'un aéroport parce que le trafic y est saisonnier et en baisse? Dit-il à la collectivité qu'il le fermera si elle ne s'en charge pas?

**M. Douglas:** Je ne crois pas que le ministère prendrait une telle position de force. Il s'agirait plutôt de négociation, en faisant face à la réalité.

**M. Cochrane:** Très bien.

**M. Douglas:** Il n'y a pas d'aéroport dont ce soit le cas à l'heure actuelle.

**M. Cochrane:** Certaines municipalités disent qu'elles pourraient gérer l'aéroport et avoir certaines options. Il y a toujours des magnats quelque part qui souhaitent tout contrôler. Ils songent à la façon d'économiser en intégrant les services. Le premier qu'ils mentionnent est le service des incendies et tout le monde semble penser que la municipalité s'en chargera et confiera cette tâche à ses pompiers. Dans ce cas, qui décide du nombre de pompiers qui doivent être en service lorsqu'un avion atterrit ou de leur formation, de leur accréditation, de l'équipement? Tout cela serait-il encore contrôlé par Transports Canada?

**M. Douglas:** Oui, les principales normes seraient fixées par Transports Canada.

[Texte]

**Mr. Cochrane:** Okay, the major standards would be, but do I presume you would maintain a lot of the smaller standards that relate specifically to airports?

**Mr. Douglas:** The significant features that would decide the category of airport, for responsiveness to the aeronautical standards, the amount of equipment and foam and the manning capabilities would have to be specified by Transport Canada, but hours of operation would be set by the local operator in his arrangements with industry to see when the services were required.

**Mr. Cochrane:** Okay. That always comes up as a concern. It sounds to me there are not going to be a lot of takers. I know there are none in Atlantic Canada. There may be a little interest here and there, and I do not doubt that it is worthwhile looking at it, because it almost sounds like you are going to make them a deal they cannot refuse.

**Mr. Douglas:** Well, no. I think everything would have to come back to Cabinet for approval, particularly for the first few where many precedents were being created about impending financial conditional liabilities, for instance. If some good deal were struck, everybody else would want it. I think that is why the policy requires that the way it will be implemented will be very much controlled by the Cabinet so as not to be seen to make promises that could not be fulfilled. The provision was that in the long haul it would not expect the federal funding requirements to increase. That was very much a policy.

**Mr. Cochrane:** Things such as overhead and that kind of thing make it much more. . . the balance sheet appears much different to a local entrepreneur, a local management committee than it would to Transport Canada.

**Mr. Douglas:** Yes, that is true. Each case would be unique in that sense.

**Mr. Cochrane:** When you talk about better planning at the local level, is that not exactly opposite to what Transport Canada has been doing lately? Have you not been centralizing your Airport Planning Division here in Ottawa?

**Mr. Douglas:** Recently we have been developing local retail and commercial plans that have come from the grass-roots local management—how best they can see their facilities being developed to provide more responsive service to the industry locally, as well as to the travelling public.

**Mr. Cochrane:** Are you doing a lot of that planning here, centralized?

**Mr. Douglas:** No. It is being done locally with local teams and travelling teams to provide some element of continuity.

**Mr. Cochrane:** There has then been no pulling back of airport management planning personnel from the regions into Ottawa.

**Mr. Douglas:** Not on a systematic basis. I think what we are trying to do, or what you see being done is a

[Traduction]

**M. Cochrane:** D'accord, mais maintiendriez-vous aussi toutes ces normes plus restreintes qui s'appliquent de façon précise aux aéroports?

**M. Douglas:** Les critères décidant de la catégorie d'un aéroport, de l'équipement, de la mousse et du personnel devraient être fixés par Transports Canada, mais les heures d'exploitation seraient fixées par l'exploitant local selon les besoins.

**M. Cochrane:** Très bien. C'est une préoccupation qu'on soulève sans cesse. Il me semble qu'il n'y aura pas beaucoup de preneurs. Je sais qu'il n'y en a pas dans la région de l'Atlantique. Il y a peut-être un certain intérêt ça et là, et je conviens qu'on doit poursuivre, parce qu'on dirait presque que vous allez leur imposer votre décision.

**M. Douglas:** Non. Tout doit être approuvé par le Cabinet, surtout parce que les premiers transferts pourraient créer des précédents du point de vue des conditions financières. Si l'entente était avantageuse, tout le monde voudrait la même chose. C'est pourquoi la mise en oeuvre de la politique est placée sous l'étroite surveillance du Cabinet de façon à ce qu'on ne fasse pas de promesses ne pouvant être tenues. On vise à long terme à ce que le gouvernement fédéral n'ait pas à déboursier plus. Cela fait partie de la politique.

**M. Cochrane:** Si on inclut les frais indirects et le reste, le bilan prend un tout autre sens pour l'entrepreneur local que pour Transports Canada.

**M. Douglas:** C'est vrai. Chaque cas est unique en ce sens.

**M. Cochrane:** Vous parlez d'une meilleure planification au niveau local, mais n'est-ce pas exactement le contraire de ce que fait Transports Canada depuis peu? N'avez-vous pas centralisé votre division de planification des aéroports ici à Ottawa?

**M. Douglas:** Récemment, nous avons élaboré des projets commerciaux en collaboration avec les dirigeants locaux. Nous leur avons demandé comment ces installations pourraient mieux servir l'industrie locale ainsi que les voyageurs.

**M. Cochrane:** Y a-t-il beaucoup de planification faite ici?

**M. Douglas:** Non. Elle se fait au niveau local de concert avec des équipes locales et des équipes itinérantes pour assurer une certaine continuité.

**M. Cochrane:** Il n'y a pas eu de mutation des régions à Ottawa parmi le personnel de planification aux aéroports.

**M. Douglas:** Sur une base systématique non. Nous tentons d'accroître les capacités sur place et de réduire le

*[Text]*

strengthening of the capability at the sites and a lessening of the control of the regional by headquarters. On the national basis, all the site plans have to be rolled up into one overall aggregate plan for the department, and that of course receives regional headquarters review and comment on the way up to the top, but the stimulus is really to get the best local arrangements from the people who are dealing with the industry locally.

**Mr. Layton:** Can I ask a quick supplementary there, Dennis, please?

The commercialization of an airport, and I am thinking Dorval, because I live right there, can then bring new impositions on the neighbours. Do you want to have revving up of engines at 6 a.m. or 5 a.m. because that allows you to service them overnight? Commercialization says, go right ahead with it; the local neighbour says, for heavens' sake, I cannot sleep in the morning.

• 1130

**Mr. Douglas:** That is where we feel there will be a very useful and strong input from the newly created economic—

**Mr. Layton:** Regional?

**Mr. Douglas:** —development board, which would review his business plan, review his annual budgets and—

**Mr. Layton:** They would become the political buffer. Right now, we are the political buffer. I am just wondering how the advisory board, and I know one is being planned for Montreal—

**Mr. Douglas:** We do not think they will be the political buffer. I think the consultative committee already in place is that buffer. This is a new group we would look to for its business skill, in identifying what levels of service that airport would seek to achieve in conformity with the local urban environment and get away with it.

**Mr. Cochrane:** What happens if there is no interest? At one time, someone indicated that the rag-tag ones in which there is no interest would all be put under a Crown corporation, run through that vehicle. Is that part of this plan?

**Mr. Douglas:** No. The policy did not provide for a Crown corporation to be formed. It provided for a Transport Canada model to take over those airports that were not divested into a local authority.

**Mr. Cochrane:** Under that, will it still be through the Transport Canada structure?

**Mr. Douglas:** Yes.

**Mr. Cochrane:** Will we see increased commercialization, regardless of whether it is taken over locally or not?

**Mr. Douglas:** That is right. That is the objective, yes.

**Mr. Cochrane:** I personally do not think there is anything wrong with that.

**Mr. Douglas:** No.

*[Translation]*

contrôle exercé par l'administration centrale sur les régions. À l'échelle nationale, tous ces plans doivent faire partie d'un plan global pour le ministère, qui doit être évidemment examiné et commenté par l'administration régionale avant d'atteindre le palier supérieur, mais on cherche à obtenir les meilleurs arrangements des gens qui traitent avec l'industrie au niveau local.

**M. Layton:** Puis-je poser une brève question complémentaire Dennis s'il vous plaît?

La commercialisation d'un aéroport, et je songe à Dorval parce que j'y vis, peut entraîner d'autres désagréments pour les habitants des environs. Va-t-on pour cela lancer les moteurs à 6 ou 5 heures du matin pour hâter l'entretien? Du point de vue commercial, la réponse est affirmative, la personne résidant à côté de cet aéroport vous dira que cela l'empêche de dormir le matin.

**M. Douglas:** C'est pourquoi nous croyons que la contribution de ce nouvel Office d'expansion économique. . .

**M. Layton:** Régional?

**M. Douglas:** . . . sera fort importante et utile car il examinera ses projets commerciaux, ses budgets annuels et. . .

**M. Layton:** Il servirait de tampon politique. Pour l'instant c'est nous qui jouons ce rôle. Je me demande seulement comment le comité consultatif, et je sais qu'on en prévoit un pour Montréal. . .

**M. Douglas:** Nous ne pensons pas qu'il servira de tampon politique. Le comité consultatif déjà en place joue ce rôle. Il s'agit d'un nouveau groupe venant du milieu des affaires qui contribuera à identifier le niveau de service à atteindre pour qu'un aéroport donné soit rentable tout en respectant l'environnement local.

**M. Cochrane:** Qu'arrivera-t-il si cela n'intéresse personne? Quelqu'un a déjà dit que les aéroports miteux dont personne ne voudrait relèveraient tous d'une société de la couronne. Est-ce dans vos plans?

**M. Douglas:** Non. La politique ne prévoyait point la création d'une société de la couronne. Elle prévoyait que Transports Canada assume la responsabilité des aéroports qui ne seraient pas cédés à une administration locale.

**M. Cochrane:** En vertu de ce plan, cela relèvera toujours de Transports Canada?

**M. Douglas:** Oui.

**M. Cochrane:** Mettra-t-on l'accent sur l'aspect commercial, que l'aéroport a été cédé ou non?

**M. Douglas:** Oui. C'est là notre objectif en effet.

**M. Cochrane:** Je n'y vois rien de mal pour ma part.

**M. Douglas:** Non.

[Texte]

**Mr. Cochrane:** There is nothing wrong, if you have the space, in making a buck.

**Mr. Douglas:** It would be within the market forces; we would go as far as is reasonably possible.

**Mr. Cochrane:** Okay. It strikes me that we are looking at a policy that is relating maybe to six, eight or ten, at the best. The rest then would be going out with an effort to commercialize, to make them a little more financially viable, but there would be no major changes as far as the structure.

**Mr. Douglas:** I think the creation of the economic development board is a significant feature of improving the current arrangement departmentally. It is a bridge, if you like, between the old departmental system and a yet-to-be-achieved airport authority. That economic development board could help us bridge that gap by providing business advice to us.

**Mr. Cochrane:** For example, there is an airport advisory committee or something in my particular airport—

**Mr. Douglas:** We have consultative committees, where they are dealing—

**Mr. Cochrane:** Yes, but the economic development board is more—

**Mr. Douglas:** It would be separate from that. It would be more business-oriented.

**Mr. Cochrane:** Okay, as opposed to municipally—

**Mr. Douglas:** That is right.

**Mr. Cochrane:** Very good. Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Cochrane. Mr. Robichaud.

**Mr. Robichaud:** *Monsieur, le président*, with deregulation, Bill C-18 coming on and all that, we heard through the hearings that we had the possibility of major airlines going to the hub-and-spoke system. Now, with this measure of competition that you are introducing into the system—let us take Atlantic Canada, for example. Is there any way that a city such as Halifax—and I would not want to put Halifax into an awkward situation, but just as an example—could offer services to the major airlines, bring them into the airport and invite them to have their hub there? Other little airports around Halifax, such as Moncton, Saint John, and Fredericton, would just be at the end of spokes to Halifax. Will there be any protection for these other cities that offer similar services? Is there a possibility of a more aggressive area's taking advantage of that, having this hub-and-spoke system come into effect?

**Mr. Douglas:** We see that as an application of the market forces that we expect will be brought into play in the evolution of the industry. We would not want to be seen as saying, yes, Halifax, you can or you cannot do that as a condition of taking it over.

We would want to see them have feasibility studies done that would analyse and predict what could happen

[Traduction]

**M. Cochrane:** Il n'y a rien de mal à réaliser des bénéfices si c'est possible.

**M. Douglas:** On tiendrait compte du marché, on ne dépasserait pas de limite raisonnable.

**M. Cochrane:** Très bien. Il me semble que cette politique ne vise que six, huit ou dix aéroports au mieux. On tenterait d'améliorer la position financière des autres, mais il n'y aurait aucun changement apporté à leur structure.

**M. Douglas:** La création d'un Office d'expansion économique permettra d'améliorer l'organisation actuelle au sein du ministère. C'est un pont, si vous voulez, entre l'ancien ministère et une administration d'aéroport encore inexistante. Cet Office d'expansion économique pourrait nous aider à faire la transition en nous conseillant du point de vue commercial.

**M. Cochrane:** Par exemple, il y a un comité consultatif à mon aéroport. . .

**M. Douglas:** Il y a des comités consultatifs qui s'occupent. . .

**M. Cochrane:** Oui, mais l'Office d'expansion économique est plus. . .

**M. Douglas:** C'est tout à fait autre chose. Il s'intéresse surtout aux questions économiques.

**M. Cochrane:** Très bien, plutôt que la municipalité. . .

**M. Douglas:** C'est exact.

**M. Cochrane:** Très bien, merci.

**Le président:** Merci, monsieur Cochrane. Monsieur Robichaud.

**M. Robichaud:** *Mr. Chairman*, nous avons entendu lors des audiences sur le projet de loi C-18 que la déréglementation permettrait aux grandes compagnies aériennes d'utiliser un réseau en étoile. Vous injectez une plus grande concurrence dans le système, mais prenons l'exemple de la région de l'atlantique. Est-il possible pour une ville comme Halifax—ce n'est qu'un exemple—d'inviter les grandes compagnies aériennes à constituer leur réseau en étoile chez-elle? Les autres petits aéroports autour d'Halifax, comme Moncton, St-Jean et Frédéricion, seraient reliés par ce réseau. Les autres villes offrant un service semblable seraient-elles protégées? Une région peut-elle prendre les devants et en profiter en mettant en place un réseau en étoile?

**M. Douglas:** D'après nous, cela résultera des forces du marché qui entreront peu à peu en jeu. Cela ne pourrait pas être une condition à partir de laquelle une ville comme Halifax accepterait de se charger de l'aéroport.

Nous voudrions que les villes fassent faire des études de faisabilité concernant les différents scénarios, et nous

## [Text]

statistically if certain things happened, and to be sure that they have a responsible professional approach to understanding the nature of the problem and the constraints they will be facing. However, for us to say, no, you cannot do that, in advance of their having done a market study, would probably be premature on our part.

I think what we are saying is that the market forces could be relied upon to have sensible decisions made about where the traffic is coming from that would provide the revenue they would need to go to the bank and say they want to be given a certain creditworthiness approval as evidence of their financial viability, asking if they could therefore borrow money; and the banks would presumably ask them to show their predictions for where all their future revenues will come from.

• 1135

Therefore, levels of activity associated with a particular form of hub-and-spoke operation would have to be done as a result of corporate-market surveys. They cannot all have 150% of the market.

**Mr. Robichaud:** No, but this new policy will promote this hubbing by the major airlines.

**Mr. Douglas:** We like to say it will provide an opportunity for it to occur if the people feel they are willing to take it over on that basis. We would not say it could not occur. We do not want to regulate it to that degree. In fact, if you look at the opportunities for hubbing in Canada, with the type of geographic air service we have, it is very much more limited than it is in the States.

**Mr. Robichaud:** Yes, but where it will happen—

**Mr. Douglas:** You have essentially an east-west route structure, with some minor hubbing opportunities where you have some north-south interfaces, but not really of the same magnitude as major hubs in the United States, such as Atlanta.

**Mr. Robichaud:** Is the Atlantic area not a place that would be ready for some hubbing concentration?

**Mr. Douglas:** I think it has very limited potential.

**The Chairman:** It is happening now, *de facto*, in Atlantic Canada.

**Mr. Douglas:** It is a question of scale, I suppose, Mr. Chairman. Yes, mechanically, these things occur that way, because it provides a convenient service, but the volume of activity is probably not to be compared with that of major urban centres in the U.S. right now. There is potential for better mechanical arrangements, I am sure.

**The Chairman:** There is a *de facto* hubbing now in Atlantic Canada; but just to throw out to you—and this may not be strictly within your area of policy—are we looking at the beginning of a Post Office operation here, which is putting it rather extremely, such that in effect, with the commercialization of the airports—and I can understand that to a point; but it is going to be interesting to see how the interest in it develops—somewhere there is

## [Translation]

assurer qu'elles comprennent bien la nature du problème et les contraintes auxquelles elles feront face. Toutefois, il serait un peu prématuré de rejeter cette possibilité avant qu'elles n'aient fait l'étude de marché.

Nous disons que les forces du marché leur diront si le trafic leur fournira assez de revenus pour leur permettre de prouver leur solvabilité à la banque et d'y contracter un emprunt. La banque leur demandera probablement de vérifier leurs prévisions quant à leurs revenus futurs.

Par conséquent, le niveau d'activité justifiant un réseau en étoile devrait être déterminé par une étude de marché. Les aéroports ne peuvent pas tous avoir 150 p. 100 du marché.

**M. Robichaud:** Non, mais cette nouvelle politique favorisera la création de ce genre de réseau.

**M. Douglas:** Nous préférons dire qu'elle en permettra la création si les intéressés sont disposés à le mettre en place. Nous ne voudrions pas l'interdire. Nous voulons éviter ce genre de réglementation. En fait, étant donné la géographie du Canada, les possibilités de créer des réseaux en étoile sont beaucoup plus limitées qu'aux États-Unis.

**M. Robichaud:** Oui, mais là où cela se produira. . .

**M. Douglas:** Les routes vont surtout d'est en ouest avec quelques routes nord-sud qui permettront un réseau en étoile sur une petite échelle, mais certainement pas sur la même échelle qu'aux États-Unis, comme à Atlanta.

**M. Robichaud:** La région de l'Atlantique n'est-elle pas prête à une concentration de ce genre?

**M. Douglas:** Je crois que son potentiel est fort limité.

**Le président:** C'est déjà une situation de fait dans la région de l'Atlantique.

**M. Douglas:** C'est une question d'échelle, je suppose, monsieur le président. Il est vrai que cela peut arriver du point de vue technique, parce que c'est commode, mais le volume ne peut pas se comparer à celui des grands centres urbains des États-Unis. Mais je suis sûr qu'il est possible d'avoir de meilleurs arrangements.

**Le président:** Il y a déjà un réseau en étoile dans la région de l'Atlantique. Mais je vous soumettrai une idée, qui n'est peut-être pas de votre ressort. Voyons-nous ici le début de genre de société des postes, ce qui est peut-être extrême, mais en fait, avec la commercialisation des aéroports—je peux le comprendre dans une certaine mesure, mais il faudra attendre de voir quel intérêt cela suscitera—ce plan cache peut-être un projet qui n'a pas

[Texte]

a little blueprint in this plan that is an appendix that has not been publicly announced, such that after the commercialization stage we start to have a federal government still very excited about downsizing, in effect getting out of the airport business, because the majority of them are not making money, and are not ever going to make money?

**Mr. Douglas:** No, Mr. Chairman, it is nothing like that. Certainly I have heard no comments in that regard at all.

**The Chairman:** That relieves me.

**Mr. Robichaud:** Not yet.

**The Chairman:** There is no hidden agenda; I guess that is the word.

**Mr. Douglas:** No. As the Minister said in Vancouver, we are now open for business. We are willing to understand and discuss local concerns and priorities, with the idea that if there is a strong interest, we will then pursue it on a mutually—

**The Chairman:** However, there is no thought that the federal government is going to discharge or abdicate its responsibility for—

**Mr. Douglas:** No, not at all.

**The Chairman:**—airports across this country. Frankly, I do not think they should with post offices; but that is another question.

**Mr. Douglas:** In fact, we feel there is a strong mandate to ensure that there is a national system of airports—not necessarily through ownership, but that there is such a system.

**Mr. Benjamin:** Except for about six, or at the most eight, locations in Canada, every other place is a spoke when it comes to the reality, the nature of the Canadian market for domestic air services. You therefore have six or eight hubs.

They cannot help but impinge upon the viability of other surrounding airports. There is more to Canada than Halifax, Vancouver, Toronto, Montreal, Edmonton, and Calgary, and Winnipeg. There is more to Canada than that. It seems to me, except for those six or eight locations in Canada, any municipality or province, or private enterpriser, would be nuttier than a fruit cake to want to take over the operations of an airport.

Would you provide us later, Mr. Douglas, if you do not have them with you, what the revenues are—landing fees, lease fees, fines, penalties—for each of the airports under your jurisdiction—

**Mr. Cochrane:** And also the cost of finding that information.

• 1140

**Mr. Benjamin:**—and then what your expenditures are as between... Put it this way: the revenues from the airport tax, let us say for the past three years, versus what

[Traduction]

été annoncé publiquement, de sorte que le gouvernement fédéral se retirera tout à fait des aéroports parce que la majorité d'entre eux ne sont pas rentables et ne le seront jamais?

**M. Douglas:** Non, monsieur le président, ce n'est pas du tout l'objectif. Je n'ai certainement entendu aucune observation en ce sens.

**Le président:** Cela me soulage.

**M. Robichaud:** Pas encore.

**Le président:** Il n'y a rien d'occulte, comme on dit.

**M. Douglas:** Non. Comme l'a dit le ministre à Vancouver, la porte est maintenant ouverte. Nous sommes disposés à discuter des préoccupations et des priorités locales, et si l'on perçoit un intérêt réel, nous poursuivrons alors. . .

**Le président:** Toutefois, on ne vise pas à ce que le gouvernement fédéral abdique ses responsabilités à l'égard. . .

**M. Douglas:** Non pas du tout.

**Le président:** . . . des aéroports du pays. Franchement, il ne devrait pas le faire non plus avec les bureaux de poste, mais c'est une autre question.

**M. Douglas:** En fait, nous estimons que le gouvernement se doit d'assurer la présence d'un réseau national d'aéroports, mais nécessairement en en étant propriétaire.

**M. Benjamin:** A l'exception de six ou au plus huit aéroports du Canada, tous les autres sont en réalité des destinations accessoires. Vous avez donc six ou huit centres.

Ils ne peuvent s'empêcher de nuire à la rentabilité des autres aéroports. Le Canada ne se résume pas à Halifax, Vancouver, Toronto, Montréal, Edmonton, Calgary et Winnipeg. Il me semble donc à l'exception de six ou huit endroits au Canada, toute municipalité ou province, ou même entrepreneur, serait absolument fou d'acquiescer un aéroport.

Pourriez-vous nous fournir plus tard, monsieur Douglas, si vous n'avez pas ces chiffres ici maintenant, les recettes—redevances d'atterrissage, frais de location, amendes, pénalités—pour chacun des aéroports dont vous êtes responsable. . .

**M. Cochrane:** Et aussi combien il vous en coûtera pour obtenir ces renseignements.

**M. Benjamin:** Pourriez-vous nous donner le montant des recettes de la taxe d'aéroport pour les trois années écoulées, afin qu'on puisse les comparer aux coûts des

[Text]

the costs are for the provision of meteorological services, navigational aids, air traffic control, so we can see whether or not that airport revenue tax covers those expenditures.

I understand also that revenues taken in at airports, such as fines and penalties and what not, do not go to the Department of Transport; they go to the Department of Finance. You fellows do not get any credit for those funds. If you can ascertain what they are, because a municipality wanting to take over the operation of an airport, if they have to set fees in order to make the damn thing at least break even, if they have to set fees that are so high that nobody wants to tender for a taxi stand or a lunch counter, or anything else. . . For example, the new terminal in Regina, the lease fees went up from some \$20 a square foot to over \$74 a square foot. They went up four times for counter space, for a car rental agency, for the airlines, for anybody else that wanted to go in there. Now, if a municipality is faced with that same situation, they would be crazy to take over the operation of the airport.

If you are going to keep the tax on the airline tickets, if you are going to keep all that in order to offset the expenditures of the Department of Transport in several areas, even the airports that make money, the six or eight or nine that make money, have a problem. That is why I do not understand why you are bothering about all this, if what you say about new developments at airports, commercial and industrial. . . Why would a municipality be interested in taking over the operations of an airport for industrial and commercial reasons when they have already spent hundreds of millions of dollars in industrial parks, commercial zones within their city limits or their municipal limits as it is? Why would they want to hurt their own operations that they have expended hundreds of millions of dollars on and detract from that in order to have something around an airport? The logic of this escapes me, of this whole bloody policy. It just escapes me completely. I have been looking at this, Mr. Chairman, as nothing more than an ideological binge to which the hangover is going to start; it has already started.

You know, there is not a place in Canada, I do not think even Pearson International, that approaches Atlanta. We do not have any Atlanta or Los Angeles situations in Canada. We just do not, so what the hell are we going through this exercise for?

**The Chairman:** Perhaps you are—

**Mr. Benjamin:** I know. I am sorry. I am into policy, but if you could provide us with those numbers—

**The Chairman:** You have asked him for the facts and statistics; he is going to try to provide that and also to help members. This is actually a good exercise, Mr. Douglas. You may be part of the guinea pig but this is an interesting exercise where, frankly, the committee getting as much information and preparing ourselves beforehand may eliminate calling an awful lot of witnesses and/or we just call and do what they do in the United States. They

[Translation]

services météorologiques, des aides à la navigation, du contrôle de la circulation aérienne, ce qui nous permettra de savoir si la taxe d'aéroport couvre ou non ces dépenses?

Il paraît, par ailleurs, que les recettes provenant de diverses amendes sont versées non pas au ministère des Transports, mais au ministère des Finances. Je voudrais bien savoir à combien s'élèvent les diverses amendes, car, si une municipalité qui se chargerait de l'exploitation d'un aéroport était obligée d'exiger des redevances exorbitantes ne serait-ce que pour couvrir ses dépenses, on ne trouverait plus personne pour desservir l'aéroport par taxi ou pour exploiter une cafétéria. Ainsi, dans le nouveau terminal de Regina, les loyers sont passés de 20\$ à 74\$ le pied carré. Les prix ont donc quadruplé pour la location d'un comptoir, pour une agence de location de voitures, pour les compagnies aériennes et, en général, pour tous ceux qui voudraient éventuellement y travailler. Dans des conditions pareilles, aucune municipalité ne pourrait se permettre de prendre en charge l'exploitation d'un aéroport.

Si vous allez donc continuer à percevoir des taxes sur les billets d'avion et toutes les autres redevances, afin de compenser les dépenses du ministère des Transports, même la dizaine d'aéroports actuellement rentables auront éventuellement des difficultés. Je ne vois pas, dans ces conditions, pourquoi une municipalité voudrait se charger de l'exploitation d'un aéroport si elle a déjà, auparavant, consacré des centaines de millions de dollars à des parcs industriels et à des zones commerciales situés dans la municipalité. Je ne vois pas pourquoi les municipalités saboteraient ainsi des travaux dans lesquels elles ont engagé des fonds considérables rien que pour s'offrir l'exploitation d'un aéroport. Cela me paraît tout à fait illogique. J'ai l'impression que c'est uniquement une question d'idéologie.

Pas un seul des aéroports canadiens, pas même l'aéroport international de Pearson, peut se comparer aux aéroports d'Atlanta ou de Los Angeles. À quoi tout cela servira-t-il?

**Le président:** Peut-être pourriez-vous. . .

**M. Benjamin:** D'accord, je m'excuse, c'est une question de politique, mais vous pourriez peut-être quand même nous donner les chiffres que j'ai demandés.

**Le président:** Le témoin pourra effectivement nous remettre tous ces faits et statistiques, ce qui pourra nous être fort utile et nous éviterait ainsi de faire venir toute une série de témoins. En nous préparant mieux à l'avance, comme cela se fait aux États-Unis, il suffit par la suite de convoquer un nombre restreint de témoins clé.

[Texte]

do a lot better than we do. They prepare themselves beforehand with a lot of this information and then just call certain key people perhaps to get that information in the public domain. I can see this perhaps as being in that experimental mode.

Along with that—and you may be horrified—could you also try to answer within the best of your ability and competence a list of questions that staff have prepared, some of which have been touched upon by members? Others have not been. Some get into some of the areas of more general questioning that you have been exposed to. The clerk will give you a copy. There are 24 questions. I must say, with the type of information Mr. Benjamin and others have asked and with these and some of the other questions, I think members are going to be well informed to proceed. The public part of our hearings may be less, although the private part and preparation may very well be more.

• 1145

**Mr. Douglas:** I would be very happy to analyze and to do the research necessary and provide the information you request. I think it is an excellent idea.

**Mr. Benjamin:** I appreciate Mr. Douglas has been as forthcoming as he possibly can be in our asking him for more information, but I also think it is not fair to Mr. Douglas. I think we should ask someone at the senior deputy minister level at least on the policy implementation, because Mr. Douglas is in the management end of managing airports.

**The Chairman:** Let us get as much information as possible. Then, quite understandably, we most likely will be asking someone on policy, be it the Minister or even a deputy minister. Mr. Layton.

**Mr. Layton:** I have a very short question, again for information to add to what you are providing for us. I would like to be informed on the terms of reference of the airport consultative committees—they are the existing groups for a lot of airports—the economic advisory boards being set up as a result of this policy, and what you call in your text the local airport authority once established.

I would love to see how they will interface with each other. I can see how they would call for different interests and skills from the community. I would be very anxious to see how the terms of reference as you see them would fit.

**The Chairman:** Mr. Belsher.

**Mr. Belsher:** Earlier Mr. Douglas said they had a game plan for each airport already in place. Who should one address the request to for a specific airport?

**Mr. Douglas:** Ask the executive director of the Airports Authority Group.

**The Chairman:** Not Mr. Berigan?

**Mr. Douglas:** No, it is Mr. D.C. McAreë.

**The Chairman:** Oh yes, he has been here before.

[Traduction]

Pourriez-vous également, par la même occasion, répondre aux questions qui vous ont été posées par notre personnel ainsi que par d'autres membres du Comité? Le greffier vous remettra la liste des 24 questions qui vous ont été posées. Grâce aux questions posées par M. Benjamin et par d'autres, nous devrions obtenir pas mal de renseignements. De cette façon, nous serons convenablement renseignés, ce qui nous permettra peut-être d'abrégier la durée de nos audiences publiques.

**M. Douglas:** Je vais certainement essayer de réunir tous les renseignements que vous m'avez demandés et de vous les faire parvenir.

**M. Benjamin:** M. Douglas a certainement été très coopératif, mais je trouve que les questions concernant la politique devraient être adressées à un sous-ministre, M. Douglas étant chargé uniquement de la gestion des aéroports.

**Le président:** Commençons par obtenir le maximum de renseignements possible. Ensuite, nous pourrions toujours poser des questions relativement à la politique au ministre ou au sous-ministre. Monsieur Layton.

**M. Layton:** Je voudrais avoir plus de détails concernant les attributions des comités consultatifs des aéroports qui existent actuellement, ainsi que celles des commissions consultatives économiques qui doivent être mises sur pied en application de la nouvelle politique.

Je voudrais savoir notamment comment les deux vont coopérer.

**Le président:** Monsieur Belsher.

**M. Belsher:** M. Douglas disait tantôt qu'un plan d'action a d'ores et déjà été mis sur pied pour chaque aéroport. À qui faut-il s'adresser pour obtenir des renseignements concernant un aéroport donné?

**M. Douglas:** Il faut vous adresser au directeur exécutif de l'autorité des aéroports.

**Le président:** Ce n'est pas M. Berigan?

**M. Douglas:** Non, il s'agit de M. D.C. McAreë.

**Le président:** En effet, il a déjà comparu devant nous.

[Text]

Colleagues, I think we are going to have to switch in a schizophrenic way to something very different at about noon, or as soon as the other witnesses come. I think we have explored a start with Mr. Douglas.

Mr. Douglas, I want to thank you very much for being here as we organized our business in our usual forthright way. It sort of evolves. You had to sit through that and then help today in an initial way with factual questions on this policy, which does give us concern. I think the more information we get, the better we will be in a position to decide how to respond. If you can take all the requests, we will be getting back to you or someone in the department on it.

**Mr. Douglas:** Thank you, Mr. Chairman. We will certainly do our best to respond in writing to all of the questions.

**The Chairman:** Colleagues, we can adjourn for five minutes or until whenever CN appears, and that will be in camera. They are supposed to be here any minute, for noon but hopefully before.

There is a bill in the House, Bill C-50, the Unemployment Insurance bill, which certainly is going to cause concern and interest in some members. I can tell you I will not be. . . I hope we do not have to sit this afternoon; we are not going to.

We stand adjourned until the call of the Chair.

[Translation]

À 12 heures, nous serons obligés de passer à un autre sujet dès que les autres témoins arriveront. Nous avons déjà fait un bon travail avec M. Douglas.

Monsieur Douglas, je tiens à vous remercier de tous les renseignements que vous nous avez donnés. Nos réunions ne sont pas toujours strictement programmées à l'avance, mais, en répondant à nos questions, vous nous avez certainement été fort utile. D'ailleurs, mieux nous serons renseignés, mieux nous serons à même de prendre des décisions valables. Nous espérons donc recevoir de vous bientôt les réponses aux questions qui vous ont été adressées.

**M. Douglas:** Nous ferons de notre mieux pour répondre par écrit à toutes vos questions.

**Le président:** Nous allons interrompre la séance pour quelques minutes en attendant les représentants du CN. Cette réunion aura lieu à huis clos. Ils doivent en principe arriver d'une minute à l'autre.

Le projet de loi C-50 sur l'assurance-chômage ne manquera pas d'intéresser bon nombre de députés. Nous n'allons donc pas siéger cet après-midi.

La séance est levée.













*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

#### WITNESSES

*From the Department of Transport:*

Austin Douglas, Executive Director, Airports  
Management Working Group, Airports Authority  
Group.

*From the Canadian National:*

J.P. Laroche, Vice-President, Employee Relations;  
Bernard Morency, Actuary, William & Mercer.

#### TÉMOINS

*Du ministère des Transports:*

Austin Douglas, directeur exécutif du groupe d'étude  
de la gestion des aéroports, Groupe de gestion des  
aéroports.

*Du Canadien national:*

J.-P. Laroche, vice-président, Relations avec les  
employés(es);  
Bernard Morency, actuaire, William et Mercer.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 40

Thursday, June 11, 1987

Chairman: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the  
Standing Committee on*

## Transport

### RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 96(2), a study of airport management and ownership, airline safety and airline concentration and privatization

### WITNESSES:

(See back cover)

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 40

Le jeudi 11 juin 1987

Président: Patrick Nowlan

*Procès-verbaux et témoignages du Comité  
permanent des*

## Transports

### CONCERNANT:

En vertu de l'article 96(2) du Règlement, étude de la propriété et de l'administration des aéroports, de la sécurité des lignes aériennes, ainsi que de la concentration et de la privatisation des lignes aériennes

### TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament,  
1986-87

Deuxième session de la trente-troisième législature,  
1986-1987

## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl L. Gray

### Members

Iain Angus  
Ross Belsher  
Les Benjamin  
Terry Clifford  
Dennis H. Cochrane  
André Ouellet  
Joe Reid  
Fernand Robichaud  
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Mary MacDougall  
*Clerk of the Committee*

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl L. Gray

### Membres

Iain Angus  
Ross Belsher  
Les Benjamin  
Terry Clifford  
Dennis H. Cochrane  
André Ouellet  
Joe Reid  
Fernand Robichaud  
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

*Le greffier du Comité*  
Mary MacDougall

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

THURSDAY, JUNE 11, 1987

(66)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:34 o'clock a.m., this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Ross Belsher, Les Benjamin, Patrick Nowlan, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

*Other Members present:* George Baker, Blaine A. Thacker.

*In attendance:* John Christopher, Research Officer, Library of Parliament. David Cuthbertson, Consultant to the Committee.

*Witnesses: From the Consumers' Association of Canada:* David McKendry, Director, Regulated Industries Program; Carman Baggaley, Researcher. *From the Federation of Canadian Municipalities:* Jim Knight, Executive Director; Michael Gough, Coordinator, Policy and Research Development.

In accordance with its mandate under Standing Order 96(2), the Committee resumed consideration of its study of the government's policy on airport management and ownership, airline safety and airline concentration and privatization within a deregulated environment (*See Minutes of Proceedings and Evidence, Tuesday, June 9, 1987, Issue No. 39*).

Carman Baggaley made a statement and, with David McKendry, answered questions.

Jim Knight and Michael Gough made statements and answered questions.

At 11:40 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Mary MacDougall  
*Clerk of the Committee*

**PROCÈS-VERBAL**

LE JEUDI 11 JUIN 1987

(66)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 9 h 34, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

*Membres du Comité présents:* Ross Belsher, Les Benjamin, Patrick Nowlan, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

*Autres députés présents:* George Baker, Blaine A. Thacker.

*Aussi présents:* John Christopher, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement. David Cuthbertson, conseiller technique du Comité.

*Témoins: De l'Association des consommateurs du Canada:* David McKendry, directeur, Le programme des industries réglementées; Carman Baggaley, chargé de recherche. *De la Fédération canadienne des municipalités:* Jim Knight, directeur exécutif; Michael Gough, directeur, Politique et recherche.

Conformément au mandat que lui confie l'article 96(2) du Règlement, le Comité continue d'examiner la politique du gouvernement concernant la gestion et la propriété des aéroports, la sécurité des lignes aériennes, ainsi que la concentration et la privatisation de ces dernières en milieu décontrôlé. (*Voir Procès-verbaux et témoignages du mardi 9 juin 1987, fascicule n° 39*).

Carman Baggaley fait une déclaration, puis lui-même et David McKendry répondent aux questions.

Jim Knight et Michael Gough font des déclarations et répondent aux questions.

À 11 h 40, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*  
Mary MacDougall

## EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

• 0932

Thursday, June 11, 1987

**The Chairman:** Colleagues, I see a quorum for hearing evidence.

Since we met Tuesday, there was not enough notice to get some of the other witnesses. We hope to have a hearing on Tuesday on the Seaway, which is going to interest members. I just forewarn members about that.

This meeting is a resumption of the consideration of the committee's study of the government's policy on airport management and ownership, airline safety, and airline concentration and privatization within a deregulated environment.

The first group, with a brief they have submitted, which is most commendable, is the Consumers' Association of Canada, which has appeared before us on other occasions. Mr. McKendry, we welcome you and thank you very much for coming. It was relatively short notice. Would you introduce the people you have with you?

**Mr. David McKendry (Director, Regulated Industries Program, Consumers' Association of Canada):** Thank you, Mr. Chairman. We appreciate being invited back before the Transport Committee. We apologize for not having our written brief in your hands a little earlier, but as you mentioned, it was relatively short notice. We did not have it completed until late yesterday.

With me are Janet Yale, CAC's general counsel, and Carman Baggaley, who is a researcher for CAC. I am going to make some very brief introductory comments and then Mr. Baggaley will present most of our oral brief, which should take about 10 minutes or so, and then we will be quite happy to answer questions.

Our submission today deals primarily with the impact of deregulation on safety. The government's proposed policy on the ownership and management of federal airports has not been considered by the volunteers who determine our policy in these matters, so we have no submissions to make to you on that particular matter.

• 0935

We are not going to deal in depth with our views on the concentration of ownership in the airline industry and the transfer of Air Canada to private investors. We have brought our views on these matters before you previously,

## TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le jeudi 11 juin 1987

**Le président:** Je vois que nous avons maintenant le quorum pour entendre des témoignages.

Depuis notre séance de mardi, nous n'avons pas eu suffisamment de temps pour faire venir les autres témoins. J'espère que nous pourrons tenir une audience mardi à propos de la Voie maritime, ce qui devrait intéresser les députés. Je dis cela seulement pour vous prévenir.

Nous reprenons aujourd'hui l'étude de la politique du gouvernement sur la gestion et la propriété des aéroports, la sécurité des lignes aériennes ainsi que la concentration et la privatisation des lignes aériennes dans le cadre de la déréglementation.

Le premier groupe de témoins a préparé un mémoire, ce dont je les félicite; il s'agit de l'Association des consommateurs du Canada qui a déjà comparu devant nous en d'autres occasions. M. McKendry, nous vous souhaitons la bienvenue et nous vous remercions de votre présence. Je sais que vous avez été invité au pied levé. Voulez-vous nous présenter les personnes qui vous accompagnent?

**M. David McKendry (directeur, Programme des industries réglementées, Association des consommateurs du Canada):** Merci, monsieur le président. Nous sommes heureux d'avoir été invités à nouveau devant le Comité des transports. Nous regrettons de ne pas avoir pu vous remettre une copie de notre mémoire plus tôt, mais comme vous l'avez dit, le temps était serré. Nous ne l'avons pas terminé avant tard hier.

Je suis accompagné de Janet Yale, conseillère juridique de l'ACC et de Carman Baggaley, documentaliste de l'Association. Je dirai quelques mots en guise d'introduction puis M. Baggaley vous présentera notre communication, ce qui devrait prendre une dizaine de minutes, après quoi nous nous ferons un plaisir de répondre à vos questions.

Notre témoignage d'aujourd'hui portera essentiellement sur les effets de la déréglementation sur la sécurité. Les bénévoles de notre Association qui déterminent notre position sur la question de la propriété et de la gestion des aéroports fédéraux n'ont pas étudié la politique du gouvernement en la matière, si bien que nous n'avons rien à vous communiquer sur cette question.

Nous ne vous détaillerons pas notre position sur la concentration de la propriété dans le secteur des lignes aériennes ni sur la vente d'Air Canada à des investisseurs privés. Nous vous avons déjà communiqué ces vues, la

## [Texte]

most recently on March 12, 1987, and we would refer you to our submissions in that connection.

Let me just briefly summarize our thoughts on concentration of ownership. As you are I am sure aware, we now have two airlines in Canada that control about 97% of the market, just as we are doing away with regulation of fares by the Canadian Transport Commission. The key question is will we really have competition, or are we going to have collusion in the marketplace that keeps our fares higher than they should be or could be?

We intervened before the Canadian Transport Commission on January 20, raising these questions with them. We asked them to hold public hearings to consider these matters and decide whether or not it was in the public interest to allow this take-over by PWA of CP Air to proceed. As I am sure you are aware, the Canadian Transport Commission decided not to hold those public hearings and the take-over has gone ahead. So we think it is almost too late now to be talking about concentration of ownership in a sense, because we have approved it. The trick now is to try to make sure that the competition and the efficiency that the two airlines have the potential for creating are passed along to air travellers, and we have previously made several recommendations in that connection, most recently in our March appearance before you. We have attached to our brief today a summary of those views.

One of the important policy positions that we advocated in order to make competition work more effectively is to transfer the ownership of Air Canada to private investors. We support the transfer of Air Canada from public to private ownership in order to promote competition in the airline industry. Our support flows directly from CAC's commitment to competition in the airline industry. It is not a philosophical belief that private ownership is better than public ownership. It is a case of looking at how we can encourage competition.

We think it is very important to remember that Air Canada is not serving, and has not served in recent times, communities out of the goodness of its heart or for public policy reasons. There seems to be a myth sometimes that Air Canada serves certain communities at a loss, that it is cross-subsidizing from profitable communities to less profitable or unprofitable communities. That just is not the case, and we document that in our written brief to you today. I will refer to one statistic orally: between 1960 and 1984 Air Canada terminated service to 24% of the Canadian communities that the airline served, and that was under regulation. The CTC has never stopped Air Canada from terminating service to a community. Air Canada has a network that it has made, and the reason for a community's being in an Air Canada network is profitability. Mr. Jeannot has been clear about that, at least over the last three years, and probably before that as well.

## [Traduction]

dernière fois en date du 12 mars 1987, et nous vous prions de vous reporter à nos mémoires sur ces questions.

Laissez-moi quand même vous résumer ce que nous pensons de la concentration des capitaux. Comme vous le savez sans doute, il y a maintenant au Canada deux lignes aériennes qui dominent 97 p. 100 du marché, au moment même où nous allons abandonner la réglementation des tarifs confiée à la Commission canadienne des transports. La question qui se pose est de savoir si le résultat sera une véritable concurrence ou bien une collusion qui maintiendra nos tarifs à un prix plus élevé que ce qu'ils devraient être?

Nous sommes intervenus devant la Commission canadienne des transports, le 20 janvier, justement pour soulever ces questions. Nous avons demandé à la Commission de tenir des audiences publiques sur la question pour déterminer s'il était ou non de l'intérêt public d'autoriser l'absorption de CPR par la PWA. Comme vous ne l'ignorez pas, la Commission a décidé de ne pas tenir d'audience et le marché a été conclu. Du coup, nous pensons qu'il est maintenant trop tard pour parler de la concentration des capitaux puisque la transaction a été approuvée. Il s'agit maintenant de s'assurer que les bénéfices de la concurrence entre les deux compagnies aériennes et les gains d'efficacité qu'elles peuvent réaliser profiteront aux voyageurs aériens; nous avons déjà fait plusieurs recommandations en ce sens, notamment lors de notre comparution du mois de mars. Un résumé de ces recommandations est annexé à notre mémoire d'aujourd'hui.

Une des plus importantes recommandations que nous avons formulées pour favoriser la concurrence est la vente d'Air Canada à des intérêts privés. Nous sommes en faveur de cette privatisation parce que nous voulons promouvoir la concurrence dans le secteur aérien. Cela tient au fait que ACC croit à la concurrence dans ce secteur. Le fait que la propriété privée soit meilleure que la propriété publique n'est pas pour nous un dogme idéologique. Il s'agit de voir comment nous pouvons encourager la concurrence.

Il ne faut surtout pas oublier qu'Air Canada ne dessert pas les localités par charité chrétienne ou parce que c'est sa vocation. On semble croire que la société assure à pertes des services à certaines localités et les finances à même le produit de ses activités dans les marchés rentables. Il n'en est rien. Nous étayons d'ailleurs cette affirmation dans le document qui vous a été remis. Laissez-moi reprendre quelques chiffres. Entre 1960 et 1984, Air Canada a interrompu le service à 24 p. 100 des localités canadiennes qu'elle desservait; je vous rappelle que cela s'est fait sous le Régime de la réglementation. La CCT n'a jamais empêché Air Canada de mettre fin à ses services dans une localité. Air Canada s'est constitué un réseau, et le seul critère d'appartenance à ce réseau est la rentabilité. M. Jeannot ne s'en est pas caché au cours des trois dernières années à tout le moins, et probablement même avant.

*[Text]*

I think I will leave our comments on Air Canada and the concentration of ownership, our oral comments at that. I will now ask Mr. Baggeley to make some comments about airline deregulation and safety.

**Mr. Carman Baggeley (Researcher, Consumers' Association of Canada):** The Consumers' Association of Canada is pleased that this committee is looking at the impact of economic deregulation on air safety. We believe this is an issue that deserves serious examination. A great deal of concern has been expressed about the effect of the airline deregulation act of 1978 on the safety of air travel in the United States.

This concern that safety has been compromised usually focuses on one or more of the following claims: that deregulation has eroded the margin of safety as carriers have lowered their safety standards; that deregulation allowed new carriers to enter the industry and small carriers to expand, and these airlines are less safe than the established carriers; that deregulation has increased traffic and the system simply cannot safely handle this growth.

It is important to understand what has happened to air safety in the United States, because critics of regulatory reform in Canada claim that the same thing will happen here. Both the Canadian Air Line Pilots' Association and the Airline Division of CUPE submitted briefs to this committee on Bill C-18 in which they argued that the legislation will make air travel in Canada less safe.

• 0940

Will air travel in Canada become less safe if Bill C-18 is passed? We do not think so. In the first place, we are not convinced the situation in the United States is as dire as some people would have us believe. Near mid-air, or near misses, have increased dramatically, but this is due at least in part to a change in reporting procedures and to the increase in air traffic.

The increase in near misses is alarming, but you also have to look at the accident record. Some people will tell you that the accident record is meaningless, that it only tells you about yesterday. Unfortunately, airline accident statistics are the only objective standard we have to measure air safety.

When we look at accident statistics, we see that they suggest strongly that it is not becoming less safe to fly in the United States. Large carriers, whether they are offering scheduled service or unscheduled service, and commuter carriers offering scheduled service all have better safety records in terms of both accidents and fatal

*[Translation]*

Je pense que je m'en tiendrai là pour ce qui est d'Air Canada et de la concentration des capitaux. Je vais maintenant demander à M. Baggeley de vous exposer ses vues sur la déréglementation des compagnies aériennes et la sécurité.

**M. Carman Baggeley (documentaliste, Association des consommateurs du Canada):** L'Association des consommateurs du Canada est heureuse que le Comité fasse une étude des effets de la déréglementation économique sur la sécurité aérienne. Selon nous, la question mérite un examen sérieux. Beaucoup se sont inquiétés des effets de la loi de 1978 en matière de déréglementation aérienne sur la sécurité des transports aériens aux États-Unis.

Les craintes que la sécurité ait été mise en danger portent généralement sur les points suivants: on a prétendu que la déréglementation a aminci la marge de sécurité et que les transporteurs ont abaissé leurs normes de sécurité; qu'elle avait permis à de nouvelles compagnies de se lancer dans ce secteur d'activités et aux petites compagnies de prendre de l'expansion et que ces nouveaux venus étaient moins sûrs que les transporteurs établis de longue date; qu'elle avait fait grossier le trafic au point que l'infrastructure n'arrive plus à accommoder ce trafic en toute sécurité.

Il importe de bien comprendre ce qui est arrivé en matière de sécurité aérienne aux États-Unis, parce que les critiques de la réforme réglementaire au Canada prétendent qu'il arrivera la même chose ici. Aussi bien l'Association canadienne des pilotes de ligne que la division des lignes aériennes du SCFP ont déposé des mémoires ici à propos du projet de loi C-18 dans lesquels ces deux organismes ont soutenu que la loi allait rendre les transports aériens au pays moins sûrs.

L'adoption du projet de loi C-18 rendrait-il le transport aérien moins sûr au Canada? Nous ne le croyons pas. D'abord, à notre avis, la situation observée aux États-Unis n'est pas aussi mauvaise que certains voudraient nous le faire croire. Il y a bien sûr eu une augmentation considérable des quasi-collisions et quasi-abordages, mais cela résulte au moins en partie de l'utilisation de nouvelles procédures de reportage et de l'accroissement du trafic aérien.

Bien que cette augmentation des quasi-collisions soit alarmante, il faut quand même tenir compte du nombre d'accidents réels. Selon certains, cela ne signifie rien car cela ne fait que vous renseigner sur ce qui s'est passé hier. Malheureusement cependant, les statistiques relatives aux accidents aériens demeurent les seules normes objectives dont nous disposons pour mesurer la sécurité aérienne.

La consultation de ces données relatives aux accidents indique qu'il n'est pas devenu moins sûr de voyager par avion aux États-Unis. On a observé une amélioration de la sécurité, tant en fonction du nombre d'accidents et d'accidents mortels au cours de la période de trois ans s'échelonnant de 1984 à 1986, que pendant la période de

*[Texte]*

accidents during the three-year period that just ended, 1984 to 1986, than they did for the three-year period, 1976 to 1978, prior to deregulation. In fact, the accident record for the commuter carriers has improved by a factor of three since deregulation. In 1986 commuters had the safest year in more than a decade and the large carriers did not have any accidents resulting in passenger fatalities.

Last year's accident record is no guarantee there will not be a disaster tomorrow. The improvement in accident rates since 1978 does, however, raise doubts about the claim that the margin of safety is being eroded. If this supposed erosion of the margin of safety does not manifest itself in some form, such as accidents, then perhaps we should begin to ask whether this is actually occurring.

Still, the air transportation system in the United States does have problems. There is growing concern about the volume of traffic at some airports, and the possibility that airlines are cutting back on maintenance is troubling. Some of these problems are the result not of the failure of deregulation but of its success. The number of passengers flying in the United States has increased from fewer than 300 million in 1980 to more than 400 million in 1986. In contrast, passenger traffic in Canada has increased only marginally over the same period.

Now there are just too many people trying to get to the same place at the same time in the United States, and the result is that some airports and the air space around these airports are becoming crowded. The increase in the number of flights is straining an understaffed air traffic control system, which still has not recovered from the 1981 strike. There are still fewer controllers than before the strike, and the current controllers are less experienced than the people they replaced. We would suggest that the lingering effect of the controllers strike is at least partly to blame for the increase in the near misses in the United States.

It is not just the air traffic control system that is understaffed. Until recently, the Federal Aviation Administration, the FAA, had fewer inspectors than when deregulation was introduced. The cutbacks in staff at the FAA came at the worst possible time. The cutbacks occurred just when the FAA needed more inspectors to certify the new carriers that were entering the industry. This left fewer inspectors to monitor the existing carriers, which may have contributed to a decline in maintenance standards.

*[Traduction]*

trois ans précédente, s'étendant de 1976 à 1978, et donc avant la déréglementation, et ce, tant pour les grands transporteurs qui offrent des services à horaire fixe ou des services à la demande, et les transporteurs régionaux fonctionnant à horaires fixes. De fait, depuis l'entrée en vigueur de la déréglementation, il y a eu trois fois moins d'accidents au sein des transporteurs régionaux. En 1986, ces derniers ont connu leur année la plus sécuritaire en 10 ans, et les grands transporteurs n'ont pas connu d'accident ayant entraîné la mort de passagers.

Cela dit, les données relatives à l'année dernière ne nous prémunissent pas contre un désastre qui pourrait survenir demain. Il n'en demeure pas moins que compte tenu du nombre d'accidents enregistrés depuis 1978, on peut avoir des doutes sur le bien-fondé de l'affirmation selon laquelle la marge de sécurité s'amenuise. Si cet affaiblissement supposé de la marge de sécurité ne se manifeste pas d'une façon ou d'une autre, comme par des accidents, alors peut-être devrions-nous nous demander si c'est vraiment ce qui est en train de se passer.

Il n'empêche que le transport aérien aux États-Unis est en proie à certains problèmes. On se préoccupe de plus en plus de l'accroissement du trafic aérien dans certains aéroports et de la possibilité que les lignes aériennes diminuent leurs services d'entretien. Cependant, certains de ces problèmes se sont manifestés non à cause d'un échec de la déréglementation, mais bien plutôt de son succès. Le nombre de passagers voyageant par avion aux États-Unis est en effet passé de moins de 300 millions en 1980, à plus de 400 millions en 1986. Par contre, au cours de la même période au Canada, le transport des passagers n'a connu qu'une progression minime.

Aux États-Unis, il y a maintenant tout simplement trop de gens qui veulent se rendre au même endroit au même moment, et en conséquence, certains aéroports et leur espace aérien sont de plus en plus fréquentés. L'augmentation du nombre de vols cause en effet des problèmes pour les services de contrôle de la circulation aérienne qui manque de personnel depuis la grève de 1981. Il y a encore moins d'aiguilleurs aériens qu'avant le début de la grève, et les aiguilleurs en poste ont moins d'expérience que les gens qu'ils ont remplacés. À notre avis, les répercussions toujours sensibles de la grève des aiguilleurs est au moins en partie la cause de l'augmentation du nombre de quasi-collisions aux États-Unis.

Cela dit, il n'y a pas que les services de contrôle de la circulation aérienne qui soient en déficit de personnel. Jusqu'à récemment, la *Federal Aviation Administration*, la FAA, comptait moins d'inspecteurs que lorsque la déréglementation a été mise en oeuvre. Les compressions d'effectifs à la FAA avaient eu lieu au pire moment possible, c'est-à-dire lorsqu'il aurait fallu davantage d'inspecteurs pour accréditer les nouveaux transporteurs qui faisaient leur apparition dans l'industrie. Le faible nombre d'inspecteurs disponibles pour surveiller les transporteurs peut expliquer une baisse des normes d'entretien.

## [Text]

In looking at air safety in the United States, it is important to separate out the impact of the controllers strike, which is still being felt, and the effect of the cut-backs at the FAA from the impact of deregulation.

CAC believes that this committee should take a careful look at the impact of economic deregulation on air safety in the United States. We are convinced that if the committee does so then it will come to the conclusion that deregulation has not jeopardized air safety in the United States and that regulatory reform will not jeopardize air safety in Canada. There is even reason to believe that it will have less impact in Canada. The gradual liberation of the regulatory environment in Canada and the example of the American experience of deregulation have given Canadian carriers a chance to adjust to a deregulated environment. For example, carriers have already started to merge and form alliances with regional feeder carriers. As well, carriers have already started to realign their route systems.

• 0945

The sudden transition to a deregulated environment created an opportunity for new entry in the United States that is not likely to be repeated in Canada. Entry will occur in Canada, but not on the scale it did in the U.S. Without the rash of new entrants, and without the sudden dose of cost-cutting that occurred in the U.S., there is less reason to suspect that deregulation will have an impact on safety in Canada.

There are legitimate concerns about the safety of air travel in the United States, but many of these same concerns can be raised in Canada. We would urge the committee to give careful thought to ways in which air travel could be made safer in Canada.

One result of concern with air safety in the United States is that Congress, the National Transportation Safety Board, the General Accounting Office, the media, and public-interest groups are all actively involved in trying to make air travel safer. In this country the issue is largely ignored, even though there is no reason to believe it is any safer to fly in Canada.

CAC has considered becoming more involved, and we are in the process of preparing a report on air safety. But we have encountered some difficulty in getting information, particularly from Transport Canada. We can tell you how many near-misses there were in the United States in 1986, but we cannot tell you how many occurred in Canada. Two inquiries to Transport Canada and an inquiry to the Canadian Aviation Safety Board did not produce an answer. A Transport Canada official we contacted on another issue was even reluctant to talk to

## [Translation]

Lorsqu'on se penche sur la sécurité aérienne aux États-Unis, il importe de distinguer entre les conséquences de la grève des aiguilleurs aériens, qui se font encore sentir, celles des compressions budgétaires de la FAA, et les répercussions de la déréglementation.

L'Association des consommateurs du Canada estime que votre Comité doit étudier soigneusement les effets de la déréglementation économique sur la sécurité aérienne au États-Unis. Nous sommes aussi convaincus que vous en arriverez à la conclusion que la déréglementation n'a pas compromis la sécurité aérienne chez nos voisins du Sud et qu'une réforme de la réglementation ne risque donc pas de causer cela au Canada. Il est même raisonnable de penser qu'une déréglementation entraînera moins de répercussions dans notre pays. En effet, l'affaiblissement progressif des règlements ici et l'exemple de la déréglementation mise en oeuvre aux États-Unis ont permis aux transporteurs canadiens de s'adapter à un milieu déréglementé. Ainsi par exemple, certains transporteurs ont déjà commencé à se regrouper et à s'associer à des transports d'appoint. En outre, certains transporteurs ont aussi commencé à modifier leurs trajets.

Aux États-Unis, la transition très rapide vers un régime déréglementé a permis à de nouveaux venus d'entrer sur le marché, ce qui est peu probable au Canada. Il y aura bien des nouveaux venus, mais pas autant qu'il y en a eus aux États-Unis. Sans cette irruption de nouveaux transporteurs et sans les brusques compressions budgétaires observées aux États-Unis, il est moins probable que la déréglementation affecte la sécurité aérienne au Canada.

Cela dit, les préoccupations exprimées au sujet de la sécurité du transport aérien aux États-Unis sont légitimes, et on pourrait soulever bon nombre d'entre elles au Canada. Nous vous prions donc instamment de réfléchir attentivement aux moyens à prendre pour améliorer le transport aérien dans notre pays.

Compte tenu de ces préoccupations aux États-Unis, le Congrès, la *National Transportation Safety Board* (Commission nationale de la sécurité aérienne), le *General Accounting Office* (Bureau du contrôleur général), les médias et des groupes soucieux de l'intérêt du public s'efforcent tous de rendre le transport aérien plus sûr. Or dans notre pays, cette question est largement passée sous silence, bien que rien ne nous porte à croire que le transport aérien soit plus sûr ici.

L'Association des consommateurs au Canada envisage de s'engager plus activement dans ce dossier, et d'ailleurs, nous sommes en train de préparer un rapport sur la sécurité aérienne. Nous avons toutefois eu certaines difficultés à obtenir des renseignements, particulièrement de Transports Canada. Nous pouvons vous dire combien de quasi-collisions il y a eu aux États-Unis en 1986, nous sommes incapables de vous fournir les mêmes renseignements sur le Canada. C'est en vain que nous nous sommes adressés à deux reprises à Transports

[Texte]

us, because he was afraid we would misunderstand and misinterpret any comments he made.

Some Transport Canada employees have been helpful and co-operative, and we are not suggesting the department deliberately withholds information. The problem seems to be that no attempt has been made to ensure that information is readily available. In some cases the information just does not exist. American carriers, for example, are required to report flights that are delayed or cancelled for mechanical reasons. In Canada no such requirement exists.

CAC recognizes that in a deregulated environment carriers will be under greater pressure to cut costs, and some companies might be tempted to reduce spending on maintenance. It is essential that Transport Canada be given sufficient resources to make sure this does not happen. The mistakes that were made in the United States with the FAA cut-backs must not be made in Canada. We believe this committee has a role to play in ensuring that existing safety standards are maintained. We also believe it is important to involve the public. Accordingly, we think Transport Canada should be encouraged to make information on safety issues available to members of the public.

Some organizations who have appeared before you would have you believe you have to choose between a safe regulated airline industry and an unsafe deregulated industry. We do not think such a choice has to be made. CAC believes we can have competition and safer air travel.

There is considerable evidence to suggest that flying is not as safe as it should be. But this is equally true in regulated environments such as Canada and in deregulated environments such as the United States. Rather than trying to determine whether there is a connection between deregulation and air safety, what we should be concentrating on is trying to make air travel safer.

**The Chairman:** Mr. Baggaley, I want to thank you for supplementing what Mr. McKendry said. In your brief, I thought it was an interesting point of view about the different agencies and authorities in the States that were focusing on attention.

**Mr. Baggaley:** The reference is at the top of page 13 in the brief.

[Traduction]

Canada et une fois au Bureau canadien de sécurité aérienne. Un fonctionnaire de Transports Canada que nous avons joint à propos d'une autre question hésitait même à nous parler, car il craignait que nous ne comprenions pas bien ce qu'il nous dirait et que nous interpréterions donc mal ses propos.

Certains employés de Transports Canada ont bien voulu nous aider, et nous n'essayons pas d'accuser le ministère de retenir délibérément des renseignements. Le problème semble tenir au fait qu'aucun effort n'a été fait pour veiller à ce que les renseignements soient facilement disponibles. Dans certains cas même, les renseignements n'existent tout simplement pas. Est-ce par exemple aux États-Unis, les transporteurs américains sont tenus de rapporter les vols retardés ou annulés pour des raisons techniques. Au Canada, il n'existe pas d'exigence semblable.

L'Association des consommateurs du Canada reconnaît que dans un régime déréglementé, davantage de pressions s'exerceront sur les transporteurs afin qu'ils diminuent leurs coûts, et certaines entreprises seraient peut-être alors tentées de réduire les sommes qu'elles affectent à l'entretien. Il est donc essentiel que Transports Canada dispose de suffisamment de ressources pour empêcher qu'une telle chose ne se produise. On ne doit pas répéter les erreurs commises aux États-Unis lors des compressions budgétaires de la FAA. Nous estimons donc que votre Comité doit veiller à ce que les normes actuelles de sécurité soient maintenues. Nous sommes aussi d'avis qu'il est important de donner voie au chapitre au public à cet égard. Nous estimons donc que Transports Canada doit être encouragé à divulguer des renseignements relatifs à la sécurité aérienne à la population.

Aux dires de certaines organisations qui ont témoigné devant vous, l'alternative est entre une industrie aérienne réglementée est sûre et une industrie déréglementée peu sûre. Or à notre avis, tels ne sont pas les choix qui s'offrent à nous. L'ACC estime qu'il peut y avoir davantage de concurrence et aussi un transport aérien plus sûr.

Il existe de nombreuses preuves établissant que le transport aérien n'est pas aussi sûr qu'il devrait l'être. Cependant, cela est vrai aussi bien des régimes réglementés comme celui du Canada que des déréglementés comme celui des États-Unis. En conséquence plutôt que d'essayer de prouver s'il y a un lien entre les déréglementations et la sécurité aérienne, nous devrions nous efforcer de rendre le transport aérien plus sûr.

**Le président:** Monsieur Baggaley, merci d'avoir complété les propos de M. McKendry. J'ai trouvé intéressant que votre mémoire mentionne les divers organismes et autorités aux États-Unis qui s'intéressent à la question.

**M. Baggaley:** On trouvera ça au sommet de la page 13 du texte.

[Text]

It is possible—and I am sure your staff can do so, or may have already done so—to collect a stack of articles, reports, studies a foot high on air safety in the United States. These studies have been produced by newspapers, public-interest groups, the General Accounting Office, the National Transportation Safety Board, and any number of other organizations. When you start to collect a similar pile of information on the state of air safety in Canada, you will discover that the stack is much, much shorter. The information just is not readily available in Canada.

• 0950

**The Chairman:** I thought your whole commentary and brief were very interesting. We are going to have before us at some stage the Canadian Aviation Safety Board. I think they have been in operation only two years. I think they are compiling a study of this situation. This is certainly what we want to explore and it is one reason we are having these hearings.

I see Mr. Robichaud, Mr. Benjamin, Mr. Taylor, and others. Committee members, I am supposed to be catching a plane very soon and I wanted to do something before I caught it. I wonder if I could call on Mr. Reid to take the Chair, because I do not think I will be back.

**Mr. Benjamin:** If you want to ask a couple or three questions, go ahead.

**The Chairman:** I was interested that you talked about the air traffic control situation in the United States. Are you also aware that Secretary Dole has requested 1,000 extra air traffic controllers? I do not think they have been approved yet but there has been a firm request. I guess it is because of some of the problems they are running into and the strain on the system that has even more carriers than it did during the strike and what happened after the strike.

**Mr. Baggeley:** Yes, we are aware of it. The situation now is that the number of controllers is just getting back to what it was in 1981, despite the fact that there has been this dramatic—depending on how you measure it—approximately 33% increase in air travel. Obviously the system is overloaded.

**The Chairman:** I found it very interesting. I will let Mr. Benjamin, Mr. Taylor, and others examine it. I will be thinking about you, but I may not be back.

**Mr. Benjamin:** It is not Friday yet. You cannot go.

**The Chairman:** I apologize. I forewarned Mr. Reid about taking the Chair. We have a quorum and everything is going well.

**The Acting Chairman (Mr. Reid):** You are saying you are leaving me in good hands.

[Translation]

Peut-être votre personnel peut-il le faire ou l'a-t-il déjà fait, mais quoi qu'il en soit, il est possible de réunir au moins une liasse d'articles, de rapports et d'études sur la sécurité aérienne aux États-Unis. Lesquels documents ont été rédigés par des journaux, des groupes de défense des intérêts du public, par le Bureau du contrôleur général, le Bureau de la sécurité aérienne des États-Unis et bon nombre d'autres organisations. Lorsque vous ferez la même chose avec les documents relatifs à la sécurité aérienne du Canada, vous découvrirez qu'ils sont beaucoup moins nombreux. Les renseignements ne sont tout simplement pas aussi disponibles au Canada.

**Le président:** Votre mémoire et vos propos ont été très intéressants. A un moment ou l'autre nous allons convoquer le Bureau canadien de la sécurité aérienne. Je crois qu'il n'existe que depuis seulement deux ans. Et qu'il est en train d'effectuer une étude de cette situation. Quoiqu'il en soit c'est certainement ce que nous voulons examiner nous-mêmes, et c'est une des raisons pour lesquelles nous tenons ces audiences.

Je vois que M. Robichaud, M. Benjamin, M. Taylor et d'autres sont présents. Membres du Comité, je dois prendre un avion très bientôt, et je voulais faire quelque chose auparavant. Je me demande donc que si M. Reid peut me remplacer comme président car je ne crois pas que je reviendrai.

**M. Benjamin:** Si vous voulez poser quelques questions avant de partir, allez-y.

**Le président:** J'ai aimé que vous parliez de la situation du contrôle de la circulation aérienne aux États-Unis. Êtes-vous au courant que le secrétaire Dole a demandé qu'on embauche 1,000 aiguilleurs de plus? Je ne crois pas que cette demande ait déjà été approuvée, mais elle a certainement été faite. Je suppose que c'est à cause des problèmes qu'on connaît là-bas, particulièrement la surcharge du système du fait qu'il y a encore plus de transporteurs maintenant que pendant la grève, et aussi ce qui s'est passé après cette grève.

**M. Baggeley:** Oui, nous sommes au courant. On commence à peine à atteindre le même nombre d'aiguilleurs qu'en 1981, et ce en dépit du fait qu'on a assisté à cette progression considérable du nombre de vols, c'est-à-dire de 33 p. 100. Il ne fait aucun doute que le système est surchargé.

**Le président:** J'ai trouvé cela très intéressant. Je vais maintenant laisser la parole à M. Benjamin, M. Taylor et d'autres pour qu'ils étudient la situation. Je serai avec vous en pensée mais je ne reviendrai pas.

**M. Benjamin:** Nous ne sommes pas encore vendredi, vous pouvez partir.

**Le président:** Je m'en excuse, j'avais demandé à M. Reid d'avance de bien vouloir présider. Nous avons le quorum et tout se passe très bien.

**Le président suppléant (M. Reid):** Vous voulez dire que vous me laissez entre de bonnes mains.

[Texte]

**Mr. Benjamin:** This will be a remarkable improvement.

**Mr. Belsher:** Do not let this power go to the head of the chairman.

**The Acting Chairman (Mr. Reid):** Others will see to that.

**Mr. Belsher:** Try to keep him humble.

**The Acting Chairman (Mr. Reid):** Are you ready, Mr. Benjamin?

**Mr. Benjamin:** I am happy to see the CAC back again. If you recall, the first time you appeared you mentioned you had been here three times.

There were a number of members of this committee, including myself, and there were a number of other witnesses who said that deregulating to the extent of exit and entry in itself and the ease of start-up and what not would lead to a concentration in the airline industry. I believe the top six airlines in the United States who used to have about 50% to 60% of the business now are up around the 80% or 85% level through takeovers, mergers and bankruptcies. You illustrate the situation in Canada.

I hate people who say I told you so. But it is just an inevitable result. I have had senior airline officers tell me that if anyone thinks they are going to hold still for a bunch of new small operators taking over markets that they built up, they have another think coming. This was a privately-owned large carrier.

Do you not think it requires, since it has happened. . . ? I doubt very much if there will be any legislative requirement of a breakup of this concentration. In effect even most of the local small regional carriers are now operating under agreements or partial takeovers or mergers with the two majors so that all the feeder lines, or most of them, are pretty well tied up by the two majors.

What difference is there whether one of the competitors is a privately-owned operation and the other one is a publicly-owned operation, or whether they are both public or both private? What difference does it make? What do you feel should be put in place to make them compete?

• 0955

**Mr. McKendry:** I think first we would look at the public policy role that Air Canada is doing now. In our view, it is not fulfilling any public policy objectives.

So that out of the way, we then consider whether or not private ownership would contribute more to competition. We think that is a particularly important

[Traduction]

**Mr. Benjamin:** Ce sera une amélioration remarquable.

**Mr. Belsher:** Ne laissez pas tout ce pouvoir monter à la tête du président.

**Le président suppléant (M. Reid):** D'autres y veilleront.

**Mr. Belsher:** Faites en sorte qu'il reste humble.

**Le président suppléant (M. Reid):** Êtes-vous prêt, monsieur Benjamin?

**Mr. Benjamin:** Je suis heureux d'accueillir de nouveau l'Association des consommateurs du Canada. Vous vous rappellerez sans doute que la première fois que vous avez témoigné, vous avez mentionné être venu ici trois fois déjà.

Certains membres de notre Comité, y compris moi-même, et d'autres témoins estimaient que la déréglementation, s'accompagnant de l'arrivée de nouveaux venus, étant donné la facilité de lancer une nouvelle entreprise et de la fermeture de certaines autres, entraînerait une concentration dans l'industrie du transport aérien. A cet égard, je crois que les six grandes lignes aériennes des États-Unis qui se partageaient auparavant entre 50 p. 100 et 60 p. 100 du marché ont atteint maintenant entre 80 p. 100 et 85 p. 100, ce grâce à des absorptions, des fusions et des faillites. Vous pouvez illustrer la même situation au Canada.

Je n'aime pas ceux qui nous disent ah nous vous avions prévenu, mais c'est tout simplement inévitable en l'occurrence. Des cadres supérieurs des compagnies aériennes m'ont dit qu'on se trompe, que les grands vont permettre à de nouveaux petits transporteurs de s'accaparer des marchés qu'eux-mêmes ont créés. Il s'agissait d'employés d'un grand transporteur privé.

Ne croyez-vous pas que la situation exige quelque chose? Je doute beaucoup cependant que la loi exige qu'on mette fin à cette concentration. Même les petits transporteurs locaux et régionaux ont convenu des ententes avec les grands transporteurs ou ont été achetés en partie ou ont fusionné avec les deux grands de sorte que la plupart des lignes d'apport sont en tout état de cause plutôt contrôlées par ces derniers.

Or quelle différence y a-t-il entre ces deux grands, même si l'un appartient à des intérêts privés et l'autre est une société publique, ou quelle différence si les deux étaient publics ou privés? Quelle différence cela fait-il? A votre avis, que faudrait-il faire pour qu'il y ait davantage de concurrence.

**Mr. McKendry:** Il s'agit de voir en premier lieu dans quelle mesure Air Canada remplit un rôle d'utilité publique. À notre avis, elle n'atteint aucun objectif en la matière.

Nous devons examiner ensuite si sa privatisation contribuerait davantage à une saine concurrence. Voilà une question particulièrement importante car, comme

[Text]

problem right now, as you pointed out, because we only have two major airlines. It is our view that private owners are more motivated to operate an efficient airline. They are removed more from the political process than a Crown corporation's management is, and they are more likely to be driven by the profit incentive, and that will promote competition in the industry.

It is very important, with only two airlines, that Air Canada does not continue along with a high-cost operation, because that, in effect, becomes an umbrella for Canadian Airlines International Ltd. They do not have to become efficient; they just have to make sure they are a no more costly airline than Air Canada.

**Mr. Benjamin:** Air Canada does not have to be efficient?

**Mr. McKendry:** What I am saying is that if Air Canada continues along in the way it has, being a relatively high-cost airline with relatively low productivity, and that is due in part at least to the fact it is a Crown corporation, Canadian Airlines International has no incentive to improve, to be any better. They have an umbrella there that protects them. We feel that Air Canada is more likely to be efficient if it is privately owned; and we do not see it fulfilling any public policy objectives any more, so why keep it in the public domain if it is not doing that?

**Mr. Benjamin:** I am sorry, but you are dead wrong. Air Canada is fulfilling the public policy objectives. Since 1978, both Air Canada and Canadian National got public policy instructions from the then government, and that same public policy has been continued since, and that was to become more efficient, there would be no more public capital made available to them, they would have to generate their own funds, they had to operate in a competitive manner, and they had to make a profit. That is the public policy they are following to the letter.

**The Acting Chairman (Mr. Reid):** Mr. Benjamin, he might have a different opinion. But if you can prove the witness is wrong, would you direct questions to him so he might respond?

**Mr. Benjamin:** All right. Is it not correct that is exactly what the situation has been; that Air Canada and CN are carrying out the policy directives of the government of the day, and that is public policy?

**Mr. Belsher:** He just said it was a high-cost airline, that is all.

**Mr. Benjamin:** Well, I find that passing strange. In three years out of the last eight, Air Canada won international gold medals for being the most efficient and safe airline in the world, so do not give me that they are not efficient. They were efficient on costs for fuel, maintenance, repairs, the way they handle their aircraft, their ground control, their baggage handling. On all of it they get top marks.

[Translation]

vous l'avez dit, nous n'avons que de deux grandes compagnies aériennes. À notre avis, les propriétaires privés ont de meilleures raisons de tenir à une exploitation rentable de leur compagnie aérienne. Ils sont davantage éloignés des considérations politiques que l'administration d'une société de la Couronne, et sont probablement davantage à la poursuite du profit, ce qui sera favorable à la concurrence.

Étant donné que nous n'avons que de deux grands transporteurs aériens, il est très important qu'Air Canada ne continue pas à coûter aussi cher car cela en fait une espèce de parapluie protecteur pour la société Canadien International. En effet, cette dernière n'est pas obligée de devenir efficace; elle n'a qu'à veiller à ne pas dépasser les coûts d'Air Canada.

**M. Benjamin:** Air Canada n'a pas besoin d'être efficace?

**M. McKendry:** Ce que je dis, c'est que si Air Canada continue sur sa lancée, étant donné que cette société coûte relativement cher, que sa productivité est relativement faible, et que cela tient en partie au fait qu'il s'agit d'une société de la Couronne, rien ne poussera le Canadien International à faire mieux. Il y a un parapluie à côté qui le protège. Nous sommes d'avis qu'Air Canada sera probablement plus efficace si elle appartient à des intérêts privés. En outre, étant donné qu'elle ne réalise plus aucun objectif public, pourquoi la maintenir dans le secteur public?

**M. Benjamin:** Vous avez tout à fait tort. Air Canada poursuit effectivement des objectifs publics. Depuis 1978, Air Canada et le Canadien National reçoivent des directives publiques du gouvernement, et le gouvernement actuel a maintenu cette politique. Il s'agit de rendre les deux sociétés plus efficaces, de leur fournir davantage de crédits tout en exigeant d'elles qu'elles réalisent davantage de recettes et qu'elles soient compétitives et rentables. Or elles se conforment à la lettre à cette grande orientation publique.

**Le président suppléant (M. Reid):** Monsieur Benjamin, il a le droit d'être d'un avis différent. Toutefois, si vous pouvez prouver que le témoin a tort, auriez-vous l'obligance de lui poser des questions afin qu'il puisse répondre?

**M. Benjamin:** Bien. La situation n'est-elle pas telle que je viens de la dépeindre? Air Canada et le CN ne mettent-ils pas en oeuvre les directives du gouvernement en exercice, c'est-à-dire des politiques publiques?

**M. Belsher:** Il vient de dire qu'il s'agit d'une ligne aérienne qui coûte cher, c'est tout.

**M. Benjamin:** Et bien, cela me paraît plutôt étrange. Trois fois au cours des huit dernières années, Air Canada s'est vu attribuer des médailles d'or internationales à titre de ligne aérienne à la plus efficace et la plus sûre au monde, ne venez donc pas me dire qu'elle n'est pas efficace. Air Canada est efficace sur le plan des coûts du carburant, de l'entretien, des réparations, de l'utilisation des appareils, des services de contrôle au sol et de la

[Texte]

**Mr. McKendry:** I would like to refer to that survey you mentioned, and I am quoting from a November 7 article in the *The Globe and Mail*, which says:

Air Canada is less efficient and compares poorly with its counterparts in the United States, says a survey of airlines.

*Flight International*, a British aviation journal, says it has found Air Canada "much less efficient than its neighbours over the border". It ranked the Canadian government-owned airline eighth out of 14 airlines it reviewed. I do not know what survey you are referring to. I suspect it is this one—

**Mr. Benjamin:** I am referring to the International Air Transport Association.

**Mr. McKendry:** The International Air Traffic Association, as I recall they—

**Mr. Benjamin:** They are the ones who awarded them the gold medals for efficiency.

**Mr. McKendry:** Well, I am not aware of that. The survey I am aware of from the International Air Transport Association is one that gave them a pat on the back for good service, and we do not dispute that. Air Canada certainly provides good service in the sense the aircraft is laden with amenities: big seats, stereo, movies, lavish meals, and so on. But that is not what our constituency is interested in. We are trying to speak here for the travelling public, for the ordinary person who wants to go on a vacation. We are not here to speak for the person travelling on business, who is interested in all these amenities and that kind of service that appeals to the International Air Transport Association.

I should say, though, we are encouraged that over the last year or so Air Canada has become more efficient. It is working to improve the situation; we are convinced of that, and there have been improvements. Last year's results for Air Canada were good.

• 1000

**Mr. Benjamin:** You feel Air Canada should be privatized. How much of it should be privatized? How does the taxpayer get his money back or at least a return on his investment?

**Mr. McKendry:** Firstly, we would say it should be entirely transferred to private investors. Secondly, we think it is very important it be sold at a fair price. There has been a history in England of selling equivalent of Crown corporations, British Airways and the Telecommunications Company, at less than their market value. It is obviously a very wrong thing to do. It is important a fair market price be set.

[Traduction]

manutention des bagages. Elle obtient la cote la plus élevée dans toutes ces catégories.

**M. McKendry:** J'aimerais me reporter au sondage que vous avez mentionné, ainsi qu'à un article paru dans le *Globe and Mail* le 7 novembre, où il est dit ce qui suit:

Air Canada est moins efficace et ne fait pas très bonne figure à côté de ses concurrents américains, d'après un sondage sur les lignes aériennes.

Quant à la revue britannique d'aviation *Flight International*, elle est d'avis qu'Air Canada «est beaucoup moins efficace que ses sociétés voisines au sud de la frontière». Elle mettait la société d'État canadienne à la huitième place des 14 lignes aériennes étudiées. J'ignore donc à quelle étude vous vous reportez. Mais je soupçonne qu'il s'agit de...

**M. Benjamin:** Je me reporte à celle de l'Association internationale du transport aérien.

**M. McKendry:** L'Association internationale du transport aérien; je crois me rappeler que...

**M. Benjamin:** C'est elle qui lui a décerné des médailles d'or pour son efficacité.

**M. McKendry:** Eh bien, je ne suis pas au courant. Cependant, d'après l'enquête de l'Association internationale du transport aérien que je connais, on félicite Air Canada pour le service à bord, ce que nous ne contestons pas. Air Canada offre effectivement un bon service, en ce sens que les repas sont bons et les sièges larges, et qu'on offre de la musique en stéréophonie et des films, etc. Ce n'est pas ce qui intéresse nos spécialistes. Quant à nous, nous nous efforçons d'être le porte-parole du voyageur ordinaire en vacances. Nous ne représentons pas l'homme d'affaires qui voyage pour des raisons professionnelles et qui s'intéresse à toutes ces facilités et au service de luxe qui attire l'attention de l'Association internationale du transport aérien.

Je dirai cependant que depuis environ un an, il nous a fait plaisir de remarquer une amélioration au chapitre de l'efficacité chez Air Canada. La société cherche donc à améliorer la situation, nous en sommes convaincus et nous avons observé des progrès. Les résultats obtenus l'an dernier par Air Canada ont été bons.

**M. Benjamin:** Vous estimez qu'on devrait privatiser Air Canada. Dans quelle proportion? Aussi, comment le contribuable peut-il se faire rembourser tout ou partie de ce qu'il a investi là-dedans?

**M. McKendry:** D'abord, d'après nous, tous les actifs d'Air Canada devraient être cédés au secteur privé. En second lieu, il est très important qu'ils soient vendus à un prix convenable. On a observé qu'en Angleterre, des sociétés de la Couronne équivalentes comme British Airways et la Société des télécommunications avaient été vendues à des prix inférieurs à leur valeur. Voilà quelque chose qu'il faut éviter; il faudrait vendre ces actifs à un prix convenable.

[Text]

**Mr. Benjamin:** Do you have any concept or any information about what both Canadian International and Air Canada have to do over the next five years in terms of capital requirements for enlarging or replacement in the airline fleet?

**Mr. McKendry:** Yes, we do and more particularly in the case of Air Canada. My own view is that this will be one of the major reasons driving the transfer of Air Canada private investors. If it is not transferred to private investors, the Government of Canada is going to have to put up a substantial amount of money for Air Canada to replace its DC-9 fleet in the early 1990s.

I would suspect the government would prefer the money came from private investors rather than from the taxpayers. Realistically speaking, I think it may be the driver to have all this—

**Mr. Benjamin:** Is not the main reason for the privatization of Air Canada to reduce its debt-equity ratio? That is the first priority. Its debt-equity ratio is not good and the private money is going to go to reducing its debt-equity ratio. It will still have to have capital for aircraft. Canadian International has the same problem. Its debt-equity ratio is not so severe, but it is there.

**Mr. McKendry:** All our airlines have that problem. Wardair has the same problem. It is a characteristic of the airline industry that it is highly leveraged. Air Canada is not unique in that respect. As I recall, it is slightly better than some of its counterparts.

In a way it is really neither here nor there in terms of whether Air Canada should be transferred to private investors. It is the way the industry works. They will have to raise a large amount of capital. The options are to keep it under public ownership and raise it from the taxpayers or from private investors. We are not arguing it should be—

**Mr. Benjamin:** It is six of one and half a dozen of the other whether it is publicly owned or privately owned.

**Mr. McKendry:** That is not why we are coming before you and saying we believe it should be transferred to private investors. We think it is more likely to be supportive of competition in the hands of private investors. We do not believe Air Canada will have any difficulty raising that capital in the marketplace.

**Mr. Benjamin:** I have two more questions, Mr. Chairman. You are complaining in your brief that in the takeover by PWA of CP Air, PWA said they would end its current market alignment with Air Canada. A promise made is not always a promise kept. Air Canada and Canadian International have recently formed a joint venture to operate a single reservation system. Why would you complain about that? Surely it is a proper way for competing airlines, or competing anything else, the

[Translation]

**Mr. Benjamin:** Avez-vous une idée des investissements que devront faire Canadian International et Air Canada au cours des cinq prochaines années pour agrandir ou renouveler leur flotte?

**Mr. McKendry:** Oui, nous le savons et plus particulièrement au sujet d'Air Canada. Nous sommes d'ailleurs convaincus que ce sera l'une des principales raisons qui mèneront à la vente d'Air Canada au secteur privé. Si l'on ne le faisait pas, le gouvernement du Canada devrait fournir des sommes considérables pour qu'Air Canada remplace ses appareils DC-9 au début des années 90.

Je crois que le gouvernement préférerait que l'argent vienne d'investisseurs privés plutôt que des contribuables. Si l'on veut être réaliste, ce sera une des raisons qui mèneront vers. . .

**Mr. Benjamin:** La principale raison de la privatisation d'Air Canada n'est-elle cependant pas la réduction du ratio d'endettement? C'est bien ça la priorité. Le ratio d'endettement de la société n'est pas bon, et les capitaux privés serviront à le réduire. Or il lui faudra toujours de l'argent pour payer les appareils. Le Canadien International a le même problème. Son ratio d'endettement n'est pas aussi accusé que celui d'Air Canada, mais il est tout de même là.

**Mr. McKendry:** Toutes nos compagnies aériennes ont ce problème, y compris Wardair. C'est une caractéristique de l'industrie aérienne que d'être très endettée. Air Canada n'est donc pas un cas isolé. Je crois même me rappeler que sa situation est plus avantageuse que celle de certains de ses concurrents.

Dans un sens, la question n'est pas de savoir si Air Canada doit être cédée à des intérêts privés. C'est ainsi que fonctionne l'industrie. Il faudra qu'on trouve des capitaux importants. Le choix qui s'offre à nous est donc de conserver la société dans le secteur public et d'obtenir l'argent des contribuables ou d'investisseurs privés. Nous ne préconisons pas. . .

**Mr. Benjamin:** C'est blanc bonnet et bonnet blanc, que la société soit publique ou privée.

**Mr. McKendry:** Ce n'est pas pour cela que nous vous disons aujourd'hui qu'il faudrait vendre Air Canada à des investisseurs privés. Nous estimons que la société sera davantage compétitive si elle appartient à des intérêts privés. Nous ne pensons pas qu'Air Canada aura du mal à obtenir les capitaux dont elle a besoin auprès du secteur privé.

**Mr. Benjamin:** J'ai deux autres questions à poser, monsieur le président. Dans votre mémoire, vous vous plaignez du fait que lors de l'absorption de CP Air par Pacific Western Airlines, l'acheteur avait manifesté son désir de mettre fin à ses ententes avec Air Canada. Or les promesses ne sont pas toujours tenues. Air Canada et le Canadien International ont récemment créé une société en coparticipation afin d'établir un seul réseau de réservation. Pourquoi vous en plaindriez-vous? Il me

[Texte]

operation of terminals, passenger stations, etc. If they do it together it reduces costs. Even under the old system, when PWA and a bunch of other airlines were on the Air Canada system, I could get a reservation on any airline I wanted. Is that not a saving to the airlines, which should then be a saving to the travelling public?

**Mr. McKendry:** I agree it has that potential.

**Mr. Benjamin:** Have you any evidence to show there is any discrimination by Air Canada against other airlines in their reservations system?

**Mr. McKendry:** Do you mean in the new joint venture reservation system?

**Mr. Benjamin:** Yes.

**Mr. McKendry:** We have discussed this with other airlines which are not the co-owners of the reservation system. We have discussed it with Canadian Airlines International and with Air Canada. We were informed there are problems with this. This is a matter we are pursuing. The problems relate to discrimination in terms of access of these airlines to the reservation system. This is a particularly important problem for consumers, because these other airlines are airlines that offer lower fares than Canadian Airlines International and Air Canada.

• 1005

It is very important that there be no discrimination in terms of those lower fares being displayed to the travel agent when somebody comes in and says I want to fly between Ottawa and Toronto. If the system only calls up Air Canada's fares or Canadian Airlines International's fares on the first screen, that is a difficulty for consumers. We intend to pursue this matter and in that vein we will be making contact again with airlines that have contacted us to see how we should go with this. Certainly, I think it is a matter that should be studied further.

There is the potential though, in joint ownership, for less savings. There is no question about that. But when they are operating a limited, as I understand it, as a partnership... At one point it was supposed to be a separate corporation with two shareholders, Air Canada and Canadian Airlines International. My understanding now is that it is a joint venture. It is a joint venture partnership. That makes it much less independent than it would have been as a separate company. I think it is a matter of concern. But certainly the potential exists for cost savings if it is done properly. The question is, is it being done properly?

[Traduction]

semble tout à fait approprié pour deux sociétés concurrentes de procéder de cette façon pour exploiter les terminaux et les guichets, etc. Cela réduit les coûts. Même dans l'ancien système, lorsque Pacific Western Airlines et une quantité d'autres compagnies aériennes étaient branchées sur le réseau d'Air Canada, je pouvais faire une réservation auprès de n'importe quelle compagnie. Est-ce que ça n'est pas une économie pour l'entreprise, et partant, une économie pour les passagers?

**Mr. McKendry:** C'est assez prometteur, j'en conviens.

**Mr. Benjamin:** Avez-vous des preuves qu'il y a discrimination de la part d'Air Canada à l'endroit des autres compagnies aériennes branchées sur leur réseau de réservation?

**Mr. McKendry:** Voulez-vous dire le nouveau réseau de réservation en commun?

**Mr. Benjamin:** Oui.

**Mr. McKendry:** Nous en avons discuté avec d'autres compagnies aériennes qui ne font pas partie de cette entreprise en coparticipation. Nous en avons aussi discuté avec Canadien International et avec Air Canada. On nous a dit qu'il y a des problèmes. Nous continuons à creuser cette question. Il y aurait discrimination pour ce qui est de l'accès des autres compagnies aériennes au réseau de réservation. C'est un problème particulièrement important pour les usagers car ces autres compagnies aériennes offrent des tarifs plus bas que ceux de Canadien International et d'Air Canada.

Il est très important qu'il n'y ait aucune discrimination à l'endroit de ces autres compagnies du fait qu'elles offrent des tarifs plus bas, et cela veut dire que lorsqu'un usager va chez l'agent de voyages, pour réserver un vol entre Ottawa et Toronto, ces tarifs plus bas devraient figurer aussi bien que les autres sur l'écran. Si le système ne montre que les tarifs d'Air Canada et du Canadien International sur le premier écran, cela crée une difficulté pour le consommateur. Nous avons l'intention d'étudier cette question de façon plus approfondie et de communiquer de nouveau les compagnies aériennes qui nous ont contactés afin de voir comment nous devrions procéder. Quoiqu'il en soit, j'estime qu'il faut approfondir cette question.

J'admets que la coparticipation permet des économies, cela ne fait aucun doute. Toutefois, lorsque cette coparticipation est en fait une société restreinte, comme cela semble le cas... à un moment donné, on a envisagé une société distincte avec deux actionnaires, Air Canada et Canadien International. Je crois cependant savoir que maintenant qu'il s'agit d'une entreprise en coparticipation, ce qui la rend beaucoup moins indépendante que l'eût été une entreprise distincte. Cela nous préoccupe donc. Quoiqu'il en soit, si l'on s'y prend comme il faut, il est certainement possible de réaliser des économies. La question est de savoir si l'on s'y prend comme il faut.

## [Text]

**Mr. Benjamin:** Finally, no matter what the argument is about, whether it should be all private or all public or half and half or whatever in the airline industry, would you agree that the biggest problem is the whole issue of government restraint and cut-backs? You know, a consultant says they should take another 17 air traffic controllers out of Winnipeg. We do not have enough air traffic controllers. We do not have enough inspectors.

I do not know if you get them, but I get all the applications before the Air Transport Committee for new operators, or current operators who want to be able to fly larger routes, larger aircraft and what not. There have just been dozens and dozens of them and we do not have enough inspectors and whatnot. Do you not think that this requires a fairly significant increase in the expenditures of the Department of Transport and the Canadian Aviation Safety Board, the CTC, in order to meet the requirements that you even mention in your brief?

**Mr. Baggaley:** It is difficult for us to say categorically whether we need to have more air traffic controllers or more inspectors. We certainly are concerned that as new carriers enter, and we have seen in the last two or three years, for example, two new charter carriers, Nationair and Worldways, some small carriers have entered the industry. At a time when new carriers are entering, we are concerned about the possibility that if the Transport Canada staff of inspectors is cut back, there simply will not be enough to monitor both the existing carriers and the new carriers.

The Canadian Aviation Safety Board issued a report a few months ago, in late 1986, on the crash of a Wapiti aircraft in the fall of 1984. That report raised some questions about Transport Canada's surveillance of the airline. Is that an isolated problem, or is that a problem that occurs with other smaller airlines? We would like to know which it is.

One of the problems we have experienced and one of the points we tried to make in our comments on air safety is that generally speaking no one is paying very much attention to air safety in Canada, the state of air safety. People are caught up in the question of what the impact of deregulation is going to be, and even though there is evidence that it is no safer to fly in Canada than it is in the United States—in fact the simple accident statistics suggest it is less safe to fly in Canada—people keep looking south of the border and saying it is horrible down there and they are ignoring the state of air safety in Canada. We simply do not know whether there are too few controllers now. We would certainly like that issue to be brought up in a public forum. We would like to be able to get information ourselves more readily so we could look into those questions.

## [Translation]

**M. Benjamin:** Enfin, quelle que soit la position exprimée, que la compagnie doive être entièrement privée ou entièrement publique, ou à moitié privée, conviendrez-vous avec moi que le problème le plus important est toute cette question des compressions budgétaires? Vous savez, d'après un consultant, on devrait retirer encore dix-sept contrôleurs du trafic aérien de Winnipeg. Hors nous n'avons pas suffisamment de contrôleurs du trafic aérien et pas assez d'inspecteurs non plus.

Je ne sais pas si vous avez vu les demandes adressées au Comité du transport aérien par de nouvelles entreprises ou des entreprises existantes qui veulent étendre leur réseau ou utilisent de plus gros appareils, mais moi je les reçois. Il y en a des douzaines et des douzaines, et nous n'avons pas assez d'inspecteurs. Ne pensez-vous pas que cela nécessite un accroissement assez important des dépenses au ministère des Transports, au Bureau canadien de la sécurité aérienne du et à la Commission canadienne des transports, si l'on veut satisfaire les besoins que vous mentionnez dans votre mémoire?

**M. Baggaley:** Il nous est difficile d'affirmer catégoriquement que nous avons besoin d'un plus grand nombre de contrôleurs ou d'inspecteurs. Au fur et à mesure que les nouveaux venus font leur apparition cependant, comme cela s'est produit ces deux ou trois dernières années, avec l'entrée en service des Nationair et de Worldways, nous sommes certainement préoccupés par la possibilité que si le ministère des Transports réduisait ses effectifs d'inspecteurs, il n'y en aurait tout simplement pas assez pour surveiller les compagnies existantes et les nouveaux transporteurs à la fois.

Il y a quelques mois, le Bureau canadien de la sécurité aérienne a publié un rapport sur l'accident survenue à un appareil Wapiti à l'automne de 1984. Ce document pose certaines questions au sujet de la surveillance de la ligne aérienne de la part de Transports Canada. Est-ce un problème isolé, ou est-ce que cela vaut aussi pour d'autres petites lignes aériennes? Nous aimerions savoir ce qu'il en est.

L'un des problèmes que nous avons connus et que nous avons essayé de faire ressortir dans nos observations sur la sécurité aérienne, est qu'en général, personne n'accorde beaucoup d'attention à la sécurité aérienne au Canada. Les gens semblent obnubilés par les répercussions possibles de la déréglementation, et bien qu'il soit établi qu'il n'est pas plus sûr de prendre l'avion au Canada qu'aux États-Unis—en fait d'après les statistiques sur les accidents, il est moins sûr de le faire au Canada—les gens continuent de regarder ce qui se passe aux États-Unis et de dire que tout y est horrible, mais ils ne se rendent pas compte de l'état de la sécurité aérienne au Canada. Nous ne savons donc tout simplement pas s'il y a trop peu de contrôleurs. Nous aimerions certainement qu'on discute de la question en public. Nous aimerions aussi obtenir davantage de renseignements et y avoir accès plus facilement afin d'examiner la question nous-mêmes.

[Texte]

**Mr. Benjamin:** The front line troops, the pilots and the controllers, say that we have a mess.

**The Acting Chairman (Mr. Reid):** Mr. Benjamin, we are under some time constraint and I wonder if we might move around to the other members of committee. Mr. Robichaud.

• 1010

**Mr. Robichaud:** On page 13 you have a statement that in this country the issue of safety is largely ignored. That alarms me. Why do you say that?

**Mr. Baggaley:** I am not sure. Compared to the United States at least, the whole issue of the impact of deregulation has focused a great deal of attention in the U.S. on the issue of safety. It is impossible to pick up an article on air travel in the United States without the suggestion being made that there is a connection between deregulation and air safety. As a result, Congress has looked into the issue. The General Accounting Office, which perhaps is in some respects roughly equivalent to our Auditor General but not quite the same, has looked at various aspects of air safety, at the air traffic control system, and a great deal of attention has been focused.

In Canada, in some cases the agencies just do not exist. The Canadian Aviation Safety Board has a limited mandate. It really does not have a mandate that allows it to monitor air safety on an ongoing basis. It can investigate an accident. It can hold a general inquiry if it is convinced there is a problem in a certain area. But it does not monitor air safety on an ongoing basis.

For whatever reason, it is not an issue that has caught the attention of the press in Canada, except when something occurs such as the ditching at the Island Airport. Then for two days the press run a lot of stories about the inadequacy of fire-fighting equipment at the Island Airport and the story disappears.

We would like to know whether the Island Airport is the only airport in Canada that has that problem or whether small airports all across Canada have inadequate fire-fighting equipment. The press centred on that one particular story and then ignored it. We are becoming more involved. We are in the process of preparing a very lengthy report on air safety and we are looking at some of those questions; but it has just not, for whatever reason, caught the attention of the press.

Fewer public interest groups are available in Canada to look at that type of issue than in the United States. There are public interest groups in the U.S. that focus solely on the issue of air travel and air safety.

[Traduction]

**M. Benjamin:** Les gens sur le terrain, c'est-à-dire les pilotes et les contrôleurs, nous ont dit que la situation est chaotique.

**Le président suppléant (M. Reid):** Monsieur Benjamin, le temps nous presse, je me demande si nous ne pourrions pas accorder la parole aux autres membres du comité. Monsieur Robichaud.

**M. Robichaud:** Vous dites à la page 13 qu'on ne tient généralement pas compte de la question de sécurité dans notre pays. Cela m'inquiète. Pourquoi dites-vous cela?

**M. Baggaley:** Je ne suis pas certain. Par rapport aux Etats-Unis, du moins, où toute la question des conséquences de la déréglementation a fait porter énormément d'attention sur la question de la sécurité. Il est impossible de trouver un article sur le transport aérien aux Etats-Unis qui ne fasse état du lien qui existe entre la déréglementation et la sécurité aérienne. Par conséquent, le Congrès s'est penché sur la question. Le *General Accounting Office* qui est peut-être l'équivalent de notre Bureau du vérificateur général sans être tout à fait la même chose, s'est penché sur les divers aspects de la sécurité aérienne, sur le système de contrôle du trafic aérien, et y a porté pas mal d'attention.

Au Canada, dans certains cas les organismes compétents sont tout simplement inexistants. Le Bureau canadien de la sécurité aérienne a un mandat limité. Il n'a pas réellement pour mandat de surveiller la sécurité aérienne de façon permanente. Il peut faire enquête sur un accident. Il peut tenir une enquête générale s'il est convaincu qu'il existe un problème dans une certaine région. Mais il ne surveille pas la sécurité aérienne de façon permanente.

Pour une raison ou pour une autre, cette question n'a pas attiré l'attention de la presse au Canada, sauf lorsqu'il arrive un accident comme l'amerrissage forcé qui s'est produit à *Island Airport*. Pendant deux jours, la presse a publié toute une série d'articles sur la médiocrité du matériel de lutte contre les incendies à *Island Airport*, mais on a vite oublié cette histoire.

Nous aimerions savoir si *Island Airport* est le seul aéroport au Canada qui ait ce problème ou si tous les petits aéroports du Canada sont dans la même situation. Les journaux ont parlé de cet accident en particulier, puis ils ont laissé tomber cette histoire. Nous nous intéressons de plus en plus à la question. Nous sommes en train de préparer un rapport très détaillé sur la sécurité aérienne et nous étudions certaines de ces questions; mais pour une raison ou pour une autre, cette question n'a pas retenu l'attention de la presse.

Au Canada, les comités d'action des citoyens qui pourraient se pencher sur ce genre de questions sont moins nombreux qu'aux Etats-Unis. Il existe aux Etats-Unis des comités d'action des citoyens qui s'occupent uniquement des questions du transport aérien et de la sécurité aérienne.

[Text]

**Mr. Robichaud:** The Transport Committee has been holding hearings, as you very well know, on Bill C-18, and there has been some mention of safety. Do you think that this committee should put in a genuine effort to look more deeply into the safety aspect of the industry, that we should invite witnesses to come in and hold hearings across the country just really to go and look? You say that we are largely ignoring it, and we would be one of the bodies that could take some action on that.

**Mr. Baggaley:** Certainly we would welcome such an effort. For example, seven or eight years ago we had the Dubin inquiry, and that focused a great deal of attention. But since then the issue has received far less attention. Changes have been made as a result of the Dubin inquiry—a revised Aeronautics Act was passed, the department was reorganized—but there really has been relatively little follow-up to see whether those administrative changes and the changes in legislation have really had any significant change in the way in which Transport Canada monitors the activities, the safety of the airlines in Canada.

We would like to think there has been a positive impact resulting from the Dubin inquiry; we simply are not in a position yet to be able to determine whether there has been a positive impact.

**Mr. Robichaud:** Are you not concerned that we are moving into deregulation but we have not taken a look at safety? You do not seem to be concerned with our move towards deregulation, but you are concerned about safety.

**Mr. Baggaley:** First of all, we think deregulation is a positive step. More competition in the airline industry, we are convinced, will have positive benefits for air travellers. What we are saying is do not just focus on the possible impact of deregulation on air safety; start paying attention to the issue of air safety in general. For example, as the Canadian Transport Commission gets wound down, in theory at least that should free up resources, the person-years. Its replacement, as I understand it, is going to have a smaller staff. Theoretically at least, there could be a reallocation of resources without an overall increase in the resources being used.

• 1015

Start paying more attention to safety. Worry about making air travel safer in Canada—and, we would like to think, also less expensive and more efficient—by passing legislation to deregulate the industry.

**Mr. Taylor:** In your submission, you outlined that the U.S.A. was making all the near-misses, all the mistakes, public. Has this had any beneficial effect in reducing

[Translation]

**M. Robichaud:** Comme vous le savez, le Comité des transports a tenu des audiences sur le projet de loi C-18, où il a été question de sécurité. Croyez-vous que notre Comité devrait réellement faire un effort pour creuser davantage la question de la sécurité du transport aérien, que nous devrions inviter des témoins à comparaître au cours d'audiences tenues dans tout le pays? Vous dites qu'en général, nous ne tenons pas compte de cette question, et que notre comité serait l'un de ceux qui pourraient faire quelque chose à ce sujet.

**M. Baggaley:** Nous verrions certainement d'un bon oeil que le Comité fasse un tel effort. Par exemple, il y a sept ou huit ans nous avons eu la commission Dubin dont on a beaucoup parlé à l'époque. Mais depuis, cette question a reçu beaucoup moins d'attention. Des changements ont fait suite aux recommandations de la commission Dubin—on a adopté la Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique, on a réorganisé le ministère—mais on a réellement fait très peu de suivi pour voir si ces changements administratifs et les changements législatifs ont réellement modifié la façon dont Transports Canada surveille les activités, la sécurité des compagnies aériennes au Canada.

Nous aimerions croire que la commission Dubin a eu des conséquences positives; mais nous ne sommes tout simplement pas encore en mesure de déterminer s'il y a eu des conséquences positives.

**M. Robichaud:** Le fait que nous nous dirigeons vers la déréglementation sans nous être penchés sur la sécurité ne vous inquiète-t-il pas? Le fait que nous nous dirigeons vers la déréglementation ne semble pas vous préoccuper, mais la sécurité vous inquiète.

**M. Baggaley:** D'abord, nous estimons que la déréglementation est une mesure positive. Nous sommes convaincus qu'une plus grande concurrence dans l'industrie aérienne sera à l'avantage des usagers. Mais nous disons qu'il ne faut pas s'inquiéter seulement des conséquences possibles de la déréglementation sur la sécurité aérienne, mais qu'il faut commencer à se pencher sur la question de la sécurité aérienne en général. Par exemple, la liquidation de la Commission canadienne des transports devrait libérer des ressources, des années-personnes, du moins en théorie. Si j'ai bien compris, l'organisme qui me remplacera aura un personnel moins nombreux. Du moins en théorie, il pourrait y avoir une réaffectation des ressources sans que l'on ait à augmenter le total des ressources utilisées.

Commencez à accorder davantage d'attention à la sécurité. Essayez de rendre le transport aérien plus sûr au Canada—nous aimerions bien qu'il soit également moins cher et plus efficace—en adoptant une loi pour déréglementer cette industrie.

**M. Taylor:** Dans votre exposé, vous avez souligné que les États-Unis rendaient publiques toutes les erreurs, tous les quasi-accidents. Cela a-t-il eu pour effet de réduire le

[Texte]

accidents? Has any study been made to show that making this public has helped safety or hurt safety?

**Mr. Baggaley:** I am not sure if anyone can answer that question with a yes or no. In general, it does not really matter what you are talking about; if you know problems exist, there is a much greater chance that the problems are going to be addressed.

Certainly the publicity that has been generated by the increase in near-misses, the publicity that has been generated by some reports suggesting that there have been cut-backs in maintenance spending, have caused an effect such that organizations have started to pay more attention. Certainly Congress has started to pay a lot more attention to the issue of air safety.

The chairman, before he left, mentioned that the Department of Transport in the United States has indicated it is going to hire more controllers. That certainly is a possible effect of all the attention that has been directed to the issue of near-misses and the adequacy of the air traffic control systems in the United States.

I do not think keeping concerns about air safety, or keeping concerns about the safety of any product or service, hidden or buried deep within some department has ever done very much to improve the situation. The more attention, the more interest you can generate in a problem, the more likely it is that it is going to get solved. There seems to be no doubt that all the attention that has been focused on the question of safety of air travel in the United States has had some positive benefits.

**Mr. Taylor:** Thank you for your answer. I would like to tie that in with the other point you raised, that you find it difficult to get information from the Transport Commission. It made me think... this is not exactly comparable, but it is somewhat comparable.

The first year I taught school, I had 30 kids and 10 grades. The second year, in another school, I had 40 youngsters and 11 grades. I was not too happy with the way I had taught the first year, because I had made everything public. If kids made a mistake, I pointed it out in front of the whole class. So I decided I would have an experiment of one month when every mistake any youngster made in any grade... I told them right in front of the whole class it was a mistake; and so on. I kept a graph of each youngster. The result was that at the end of that month not one youngster had improved in his work.

The second month, I changed the tactics entirely. When a youngster made a mistake I did not say anything, except to get him quietly by himself or herself; and I pointed out and suggested what they might have done and so on. At the end of that month, every youngster had increased their grades, except one who was slightly abnormal, very difficult to teach but a very nice lad. That changed my whole attitude to teaching school. I did not

[Traduction]

nombre d'accidents? Y a-t-il des études qui indiquent que cela a eu pour effet d'améliorer la sécurité ou de nuire à la sécurité?

**M. Baggaley:** Je ne suis pas certain si quelqu'un peut répondre à cette question par un oui ou un non. En général, peu importe ce dont vous parlez, si vous savez que le problème existe, il y a de meilleures chances que l'on essaie de le régler.

Il est certain que toute la publicité autour de l'augmentation du nombre de quasi-accidents, autour de certains rapports indiquant qu'il y avait eu réduction des dépenses d'entretien, a incité les organismes compétents à y prêter davantage d'attention. Le Congrès a certainement commencé à accorder une plus grande attention à la question de la sécurité aérienne.

Avant son départ, le président a dit que le Département des transports américain avait indiqué qu'il allait engager d'autres contrôleurs. Il est certainement possible que cette décision ait été prise par suite de toute l'attention qui a été accordée à la question des quasi-accidents et du système de contrôle du trafic aérien aux États-Unis.

Je ne pense pas que le fait de cacher les inquiétudes au sujet de la sécurité aérienne ou de la sécurité de n'importe quel produit ou service au sein d'un ministère, ait contribué à améliorer la situation. Plus vous attirez l'attention sur un problème, plus vous suscitez l'intérêt, plus il y a de chances que ce problème se règle. Il ne fait aucun doute que toute l'attention dont a fait l'objet la question de la sécurité du transport aérien aux États-Unis a eu certaines conséquences positives.

**M. Taylor:** Je vous remercie de votre réponse. J'aimerais relier cette question à un autre fait que vous avez fait ressortir, à savoir que vous avez du mal à obtenir des renseignements de la Commission canadienne des transports. Cela m'a fait penser... ce n'est pas exactement la même chose, mais il est possible de faire une comparaison.

La première année où j'ai enseigné, j'avais 30 élèves et 10 classes. La deuxième année, dans une autre école, j'avais 40 élèves et 11 classes. Je n'étais pas tellement satisfait de ma méthode d'enseignement la première année, car je ne gardais rien de secret. En effet, si un élève faisait une erreur, je le lui faisais remarquer devant toute la classe. J'avais décidé de faire une petite expérience pendant un mois. Si un élève faisait une erreur, je le lui faisais remarquer devant toute la classe. Je tenais un petit dossier sur chaque élève. À la fin du mois, pas un seul élève n'avait amélioré son travail.

Le deuxième mois, j'ai changé de tactique. Lorsqu'un élève faisait une erreur, je ne disais rien, je me contentais de le lui faire remarquer en privé en lui disant ce qu'il aurait dû faire plutôt. À la fin du mois, chaque élève avait amélioré ses notes, à l'exception d'un seul qui était légèrement anormal, à qui il était très difficile d'enseigner mais qui était très gentil. Cela m'a fait changer tout à fait ma façon d'enseigner. Je n'ai plus jamais fait remarquer

[Text]

make these things public any more because I found that was not helping the situation but hurting it.

• 1020

Is Transport Canada following a procedure whereby if something happens, they go right to where it happened to see how are they going to correct it? Do you think that might be more effective than scaring everybody by saying that there are so many misses?

When we were in Vancouver, Mr. Robichaud and Mr. Benjamin will remember one of the witnesses from the States outlining all these near misses in the U.S.A.. In fact, Mr. Robichaud asked the chairman if we could travel by horse the next day rather than travelling by plane. It was frightening to think these things were happening. Perhaps Transport Canada is following a method that is going to be more effective in producing safety than if they made everything public. What would your be comments on that?

**Mr. Baggaley:** When you read the report of the Dubin commission you get the impression that Transport Canada followed your latter approach throughout the 1970s. The Dubin commission strongly suggested that the way in which the department monitored air safety was less than adequate and private conversations with the airlines to tell them to improve their performance did not really seem to work.

One of the results was the creation of the Canadian Aviation Safety Board which makes accident reports publicly available. It does not assign blame but does attempt to explain why crashes occur and detail all the factors involved. That seems to be one indication that more information is useful.

Air travel is a unique commodity in the sense it is one of the few services we buy or use in which if there really is something seriously wrong with it, you usually do not find out until it is too late. I would rather know that there is a problem with near misses and would like to think this issue is being addressed rather than blissfully get on an airplane totally unaware of the problem. Proportionately, there may be just as many near misses in Canada or there may be fewer. The numbers are very high in the United States, but there is far more air travel there.

Our general approach to air travel and every other consumer issue is that we think consumers have a right to know about any problems that exist with the products or services they are buying. We want to be informed consumers who know what the risks are up front rather than assume trustingly that someone is looking after the problems.

**Mr. Belsher:** This has been an interesting exchange to say the least. You draw reference to the fact that the savings of economy might not get passed on to the consumer. Is there a role for government to play in that?

[Translation]

aux élèves leurs erreurs devant toute la classe, car je me suis rendu compte que cela leur nuisait plutôt que de les aider.

Lorsque quelque chose se produit, est-ce que Transports Canada se rend directement sur les lieux de l'accident pour voir de quelle façon on va remédier à la situation? Ne pensez-vous pas que cela pourrait être plus efficace que d'effrayer tout le monde en disant qu'il y a eu tant de quasi-accidents?

Lorsque nous étions à Vancouver, M. Robichaud et M. Benjamin se souviendront qu'un témoin américain a parlé de tous ces quasi-accidents aux États-Unis. En fait, M. Robichaud a demandé au président si nous pouvions voyager à cheval le lendemain plutôt que de prendre l'avion. Cela faisait peur de penser que tous ces accidents se produisaient. Peut-être que Transports Canada a adopté une méthode qui assurera plus efficacement la sécurité que s'il rendait tout public. Qu'avez-vous à dire à ce sujet?

**M. Baggaley:** Lorsque vous lisez le rapport de la commission Dubin, vous avez l'impression que Transports Canada a adopté pareille méthode dans les années 70. La commission Dublin a conclu que la façon dont le ministère surveillait la sécurité aérienne laissait à désirer et que les représentations faites en privé aux lignes aériennes pour les persuader de faire mieux ne semblaient pas réellement avoir de succès.

On a donc créé le Bureau canadien de la sécurité aérienne qui rend publics les rapports sur les accidents. Il n'attribue le blâme à personne, mais tente d'expliquer pourquoi les accidents se produisent et explique en détail tous les éléments en cause. Cela semble donc indiquer qu'il y a lieu à fournir plus de renseignements.

Le transport aérien est un service unique en ce sens que c'est l'un des rares services que nous achetons ou que nous utilisons et où il est généralement trop tard lorsque nous nous apercevons que quelque chose ne va pas. Je préfère donc être au courant s'il y a un problème, et croire qu'on essaie de le régler, plutôt que de prendre l'avion en ignorant tout à fait le problème existe. Proportionnellement, il y a peut-être tout autant de quasi-accidents au Canada ou il y en a peut-être moins. Le nombre d'accidents est très élevé aux États-Unis, mais il y a également beaucoup plus de trafic aérien là-bas.

Qu'il s'agisse de transport aérien ou de tout autre produit de consommation, nous estimons que les usagers ont le droit d'être mis au courant un problème afflige les biens ou les services qu'ils achètent. Nous voulons être des usagers avertis qui connaissent les risques plutôt que de supposer aveuglement que quelqu'un s'occupe des problèmes.

**M. Belsher:** Le moins que l'on puisse dire, c'est que cet échange a été intéressant. Vous avez dit que les économies réalisées ne se traduiraient peut-être pas par une économie pour l'utilisateur. Le gouvernement a-t-il un rôle à jouer là-dedans?

[Texte]

**Mr. McKendry:** I take it that you are referring to the concentration of ownership we have today.

**Mr. Belsher:** Yes.

**Mr. McKendry:** Yes, there is and that was a good part of our submission to you on Bill C-18 and the submission we made to the Canadian Transport Commission with respect to the take-over proposed at the time. We made a number of suggestions with respect to competition policy and the government's role there, I suppose, as one good example of what should be done. There is going to be more focus on the Competition Act and the role of the government in enforcing effective competition. Of course, transferring Air Canada to private ownership is something the government can do, and in our view should do. We believe that will make sure those savings are more likely to be passed along.

• 1025

We had several other items as well, some of them being suggestions with respect to Bill C-18, which we would like to see in the legislation. For example, make it easier for airlines to exit markets under certain circumstances, and so on. Yes, there is a role for the government, definitely.

**Mr. Belsher:** In the privatization of Air Canada, can the same results be accomplished if only a part of it is privatized, or does the total of it have to be privatized?

**Mr. McKendry:** We think it is much more likely if it is totally transferred to private investors, although it would seem reasonable to assume that some of the benefits, at least, could be passed along if there was an element of private ownership. The difficulty from our view point of view is that we do not see any advantage to retaining an element of public ownership at this point in time, or even in recent times for that matter, because we think the day has gone when Air Canada was fulfilling any public-policy role that would make it appropriate for the government to maintain an ownership position in the airline.

Really, the only reason for retaining ownership would be to be able to influence elections to the board of directors and exercise control over the airlines through your representation, or through the government's representation on the board of directors. In our view there is no reason for that any more, and Air Canada has made that quite clear. They do not operate like that any more. In fact Mr. Jeannot has made it reasonably clear that he does not want to operate like that either.

**The Acting Chairman (Mr. Reid):** Thank you. Members of the committee, we have a little bit of a dilemma. Our next witnesses are the Federation of Canadian Municipalities, who are themselves under some time constraints. I do not want to ask the Consumer's Association of Canada to wait for the second round, but if we are agreed, we will take one question each, or five minutes to Mr. Benjamin to get his question out of the

[Traduction]

**Mr. McKendry:** Je présume que vous voulez parler de la concentration de propriété qui existe aujourd'hui.

**Mr. Belsher:** Oui.

**Mr. McKendry:** Oui, et nous avons insisté là-dessus dans le mémoire que nous vous avons présenté sur le projet de loi C-18 et dans celui que nous avons présenté à la Commission canadienne des transports en ce qui concerne la prise de contrôle envisagée à l'époque. Nous avons fait certaines suggestions en ce qui concerne la politique sur la concurrence et le rôle que le gouvernement devrait jouer. Il y a lieu de mettre davantage l'accent sur la Loi sur la concurrence et sur le rôle du gouvernement dans l'application d'une politique efficace en matière de concurrence. Évidemment, la privatisation d'Air Canada est une chose que le gouvernement peut faire et devrait faire à notre avis. C'est à ce prix que ces économies se répercuteront jusqu'aux usagers.

Il y a d'autres suggestions au sujet du projet de loi C-18. Par exemple, faire en sorte qu'il soit plus facile pour les compagnies aériennes d'abandonner un marché donné dans certaines circonstances, etc. . . Oui, le gouvernement a certainement un rôle à jouer.

**Mr. Belsher:** Pour ce qui est de la privatisation d'Air Canada, obtiendrions-nous les mêmes résultats en ne privatisant qu'une partie, ou est-il nécessaire de la privatiser en entier?

**Mr. McKendry:** Nous estimons qu'il y a davantage de chances d'obtenir ces résultats en privatisant entièrement la société Air Canada, bien qu'il soit raisonnable de présumer que certains avantages pourraient se répercuter jusqu'aux usagers s'il y avait une part seulement de propriété privée. Le problème, c'est qu'à notre avis il n'y a aucun avantage à garder un élément de propriété publique en ce moment, ni même récemment, car nous pensons qu'Air Canada ne remplit son rôle d'utilité publique, rôle qui justifierait que le gouvernement reste propriétaire de la compagnie.

En réalité, la seule raison qui justifierait le statu quo, ce serait la volonté d'influer sur les élections au conseil d'administration et d'exercer un contrôle sur la compagnie aérienne par la présence de représentants de l'État au conseil d'administration. À notre avis, cela n'est plus justifié et Air Canada l'illustre parfaitement. La société ne fonctionne plus de cette façon. En fait, M. Jeannot a dit assez clairement qu'il ne voulait plus fonctionner de cette façon.

**Le président suppléant (M. Reid):** Merci. Membres du comité, nous avons un petit dilemme. Nos témoins suivants, représentant de la Fédération canadienne des maires et des municipalités, se trouvent un peu pressés par le temps. Je ne veux pas demander à l'Association des consommateurs du Canada d'attendre au deuxième tour, mais si tout le monde est d'accord, chacun pourra poser une question, ou M. Benjamin aura cinq minutes pour

[Text]

way, and see if we cannot conclude with the hearing of the Consumers' Association of Canada, and thank them for their attendance at that time. So if you have a question of importance, Mr. Benjamin, you may proceed.

**Mr. Benjamin:** Just a short comment first. If you feel the government should not have, through partial or total ownership of Air Canada, a window on airline operations in Canada, obviously it would then require greater supervision and inspection and other regulations and laws on the private sector, because you have no way of knowing... you are not inside their operations. Would that not require greater regulation?

To sum up with a comment and question, you say deregulation is good because it brings more competition, but then there is more concentration and less competition in Canada. And you feel safety is not related to deregulation, but there is a real safety concern. You are working both sides of the street here. Does that not mean the government has to do a lot more inspection of airlines and airline operations? Does it not have to do a lot more on not only fire trucks but rescue services? Does it not have to do a lot more on getting a sufficient number of inspectors? We need at least 300 more inspectors alone.

In summing it up, do you not agree that we are moving to deregulation without having all of these things in place first? That was one thing the last head of the ICC in the United States said: Do not make the mistake we did; we should have had all these things in place before we did deregulation. The Canadian trucking industry is asking that: Put all the safety things and inspection services in place, then proceed to deregulate. Would you not agree that is the route to go—that the present legislation should be held up for a year or two until we have all these other things in place?

• 1030

**Mr. McKendry:** Let me just answer quickly, and then I think I will ask Mr. Baggeley to talk about the safety element of it.

No, we do not think it should be delayed for a year or two. We do not think there is any good reason for that. I should point out that we are proceeding slowly in Canada with deregulation. It was really done in the United States overnight; one day it was regulation and the next day it was deregulation.

Canada, since probably the spring of 1984, has been moving gradually in that direction. There has been quite a period of adjustment, and I think Mr. Baggeley referred to that earlier. So we are not moving quickly into deregulation here; we are moving slowly into

[Translation]

poser sa question, après quoi nous mettrons fin au témoignage des représentants de l'Association des consommateurs du Canada en les remerciant de leur présence. Donc, si vous avez une question importante à poser, monsieur Benjamin, allez-y.

**M. Benjamin:** D'abord une petite observation. Si vous estimez que le gouvernement ne devrait pas avoir son mot à dire dans l'exploitation des compagnies aériennes au Canada, en étant propriétaire de tout ou partie d'Air Canada, il va alors de soi qu'il faudrait accroître la surveillance et l'inspection ainsi que d'autres règlements et lois régissant le secteur privé, car vous ne pouvez d'aucune façon savoir... vous ne faites pas partie de leur organisation. Ne faudrait-il pas qu'il y ait une réglementation plus étendue?

En résumé, vous dites que la déréglementation est une bonne chose puisqu'elle accroît la concurrence, mais d'un autre côté il y a une plus grande concentration et moins de concurrence au Canada. Vous estimez que la sécurité n'est pas liée à la déréglementation, mais qu'il y a réellement un problème de sécurité. Vous ménagez la chèvre et le chou. Le gouvernement ne doit-il pas inspecter davantage les compagnies aériennes et leurs activités? Ne doit-il pas faire bien davantage non seulement pour ce qui est des fourgons d'incendie, mais aussi des services de sauvetage? Ne doit-il pas essayer d'avoir un nombre suffisant d'inspecteurs? Nous avons besoin d'au moins 300 inspecteurs de plus.

En résumé, ne convenez-vous pas que nous nous dirigeons vers la déréglementation sans avoir d'abord toutes ces choses en place? L'ancien chef de l'ICC aux États-Unis a dit: ne faites pas la même erreur que nous; nous aurions dû avoir toutes ces choses en place avant la déréglementation. L'industrie canadienne du camionnage demande que nous mettions en place toutes les mesures de sécurité et tous les services d'inspection avant de déréglementer l'industrie. N'êtes-vous pas d'accord que c'est ce qu'il faudrait faire—que la loi actuelle devrait être maintenue pendant une année ou deux jusqu'à ce que toutes ces autres mesures soient en vigueur?

**M. McKendry:** Permettez-moi de répondre rapidement puis que je demanderai à M. Baggeley de parler de la sécurité.

Non, nous ne pensons pas que la déréglementation devrait être retardée d'un an ou deux. Nous ne pensons pas que cela soit justifié. Je vous ferai remarquer qu'au Canada, nous nous dirigeons lentement vers la déréglementation. Aux États-Unis, la déréglementation s'est faite en réalité du jour au lendemain, un jour il y avait la réglementation, et le lendemain la déréglementation.

Au Canada, sans doute depuis le printemps de 1984, nous nous y dirigeons progressivement. La période d'adaptation a été assez longue, et je crois que M. Baggeley en a parlé plus tôt. Donc, nous ne nous dirigeons pas rapidement vers la déréglementation ici; nous nous y

[Texte]

deregulation. In fact, you have had your two years, I would say—maybe even a little more—because it was the spring of 1984 that we started to make those moves.

**Mr. Benjamin:** But the government has not put in place the very things that you express concerns about.

**Mr. McKendry:** I will ask Mr. Baggaley to talk about the safety element of that. He is more knowledgeable than I am.

**Mr. Baggaley:** Certainly we would like to see greater concern expressed about the safety of air travel in Canada. We would like ourselves, as an organization, to be assured that it is safe to travel in Canada, that certain safety measures are in place and are working.

We cannot simply say that we need 300 more inspectors, we need  $x$  number of air traffic controllers. Certainly we have a suspicion that there may be reason to think we need more inspectors at Transport Canada. We would like to see Transport Canada be in a better position to deal with new entrants that might occur. But delaying deregulation, delaying Bill C-18, may not be the answer either, because we could end up with what we have, the status quo, and there is no reason to think it is any safer than the deregulated American environment. We would also not have the advantages that we think will flow from more competition in the industry.

**The Acting Chairman (Mr. Reid):** Thank you. Mr. Belsher, do you have a question?

**Mr. Belsher:** No.

**The Acting Chairman (Mr. Reid):** Are there any further questions?

**Mr. Benjamin:** Where is this "more competition"?

**The Acting Chairman (Mr. Reid):** Then might I, on behalf of the committee, thank the Consumers' Association of Canada—

**Mr. Taylor:** I did have a question, Mr. Chairman.

**The Acting Chairman (Mr. Reid):** Mr. Taylor.

**Mr. Taylor:** You asked a rhetorical question in your brief: how can air travel be made safer? I took from what you said after that that your group is making some type of study. Has a study been completed and have you definite suggestions on how air travel can be made safer?

**Mr. Baggaley:** Our study is in its latter stages. It is very close to being complete. I think you have to start with the recognition that the whole issue of air safety is incredibly complex; far more complex than I think we appreciated when we started to look at it.

[Traduction]

dirigeons lentement. En fait, vous avez eu vos deux ans, je dirais—même peut-être un peu plus—car c'était au printemps 1984 que nous avons commencé à le faire.

**M. Benjamin:** Mais le gouvernement n'a pas mis en place les mesures mêmes dont vous avez parlé.

**M. McKendry:** Je demanderais à M. Baggaley de parler de l'aspect sécurité de la question. Il s'y connaît davantage que moi.

**M. Baggaley:** Nous aimerions certainement voir une plus grande préoccupation au sujet de la sécurité du transport aérien au Canada. Notre organisation aimerait être certaine qu'il est sûr de voyager au Canada, que certaines mesures de sécurité sont en place et qu'elles sont efficaces.

Nous ne pouvons pas dire simplement que nous avons besoin de 300 inspecteurs de plus, que nous avons besoin de tant ou tant de contrôleurs aériens. Il y a certes lieu de croire que nous avons besoin de plus d'inspecteurs à Transports Canada. Nous aimerions que Transports Canada soit dans une meilleure position pour s'occuper des nouveaux concurrents. Mais retarder la déréglementation, retarder le projet de loi C-18, ne règle pas le problème non plus, puisque nous pourrions nous retrouver avec ce que nous avons, c'est-à-dire le statu quo, et il n'y a aucune raison de croire qu'il soit plus sécuritaire que l'environnement américain déréglementé. En outre, nous n'aurions pas les avantages qui, à notre avis, découleront d'une plus grande concurrence dans l'industrie.

**Le président suppléant (M. Reid):** Merci. Monsieur Belsher, avez-vous une question?

**M. Belsher:** Non.

**Le président suppléant (M. Reid):** Y a-t-il d'autres questions?

**M. Benjamin:** Où se trouve cette «plus grande concurrence»?

**Le président suppléant (M. Reid):** Au nom du comité, j'aimerais remercier l'Association des consommateurs du Canada. . .

**M. Taylor:** J'avais une question, monsieur le président.

**Le président suppléant (M. Reid):** Monsieur Taylor.

**M. Taylor:** Dans votre mémoire, vous avez posé une question de forme: comment peut-on rendre plus sécuritaire le transport aérien? Si j'ai bien compris ce que vous avez dit par la suite, votre groupe effectue actuellement une étude là-dessus. Cette étude est-elle terminée, et avez-vous des suggestions précises sur la façon dont on pourrait rendre le transport aérien plus sécuritaire?

**M. Baggaley:** Notre étude en est à sa dernière étape. Nous sommes à la veille de la terminer. Je pense que vous devez commencer par reconnaître que toute la question de la sécurité aérienne est extrêmement complexe, beaucoup plus complexe que nous ne le pensions lorsque nous nous sommes d'abord penchés sur la question.

[Text]

There are innumerable different aspects. There is the question of the safety of the planes as they roll off the assembly line. There is the whole question of how the airlines are maintained. There is the whole question of the safety of the furnishings of the aircraft and the adequacy of the air control system.

We have been trying to identify the issues, trying to understand how safety is regulated in the United States and how it compares to the way in which the process works in Canada. This will give us background information. I do not think we are quite at the stage yet where we are prepared to say this should be done or that should be done to make air travel safer.

Mr. Taylor: Thank you.

The Acting Chairman (Mr. Reid): Mr. Baggeley and Mr. McKendry, thank you for your attendance. We have your submission and this will be scrutinized in some detail, as time permits. Thank you very much for being with us this morning.

Mr. McKendry: Thank you kindly, Mr. Chairman.

Mr. Baggeley: Thank you.

• 1035

The Acting Chairman (Mr. Reid): If we might, we will ask the witnesses, the Federation of Canadian Municipalities, to come forward. Do you represent the big cities or all of the municipalities?

Mr. Jim Knight (Executive Director, Federation of Canadian Municipalities): Every single one. Everything.

The Acting Chairman (Mr. Reid): Mr. Knight and Mr. Gough, you might be good enough to identify yourselves and indicate whether or not you would like to make an opening statement. I understand you are going to submit a brief at a later hour today, which will be coming and available to the staff and the members of the committee for closer scrutiny. But what about your opening statement?

Mr. Benjamin: Do we have a brief?

The Acting Chairman (Mr. Reid): No.

Mr. Knight: We will be brief indeed, Mr. Chairman. First of all, thank you for the invitation to... sorry?

The Acting Chairman (Mr. Reid): We do not mean to say brief in your opening comments. We are talking about a brief, a written submission that you are going to make available to us later today.

Mr. Knight: Yes, we will submit a written document later today. We have just come out of our annual conference, which ended in Ottawa only last week, and we learned of our opportunity to meet with you during the conference, so we have had some difficulty in finalizing our submission.

[Translation]

Les différents aspects sont innombrables. Il y a la question de la sécurité des avions qui sortent de l'usine. Il y a toute la question de l'entretien des avions, de la sécurité de l'équipement à bord et de l'efficacité du système de contrôle aérien.

Nous avons essayé de cerner toutes ces questions, de comprendre de quelle façon la sécurité est réglementée aux États-Unis et de quelle façon la réglementation américaine se compare à la réglementation canadienne. Cela nous servira de documentation de base. Je ne pense pas que nous soyons tout à fait prêts à dire que ceci ou cela devrait être fait pour rendre le transport aérien plus sécuritaire.

M. Taylor: Merci.

Le président suppléant (M. Reid): Monsieur Baggeley et monsieur McKendry, merci de votre témoignage. Nous examinerons avec soin vos recommandations, selon que le temps nous le permettra. Merci beaucoup d'avoir été ici avec nous ce matin.

M. McKendry: Merci beaucoup, monsieur le président.

M. Baggeley: Merci.

Le président suppléant (M. Reid): J'aimerais maintenant demander à nos témoins, la Fédération canadienne des maires et des municipalités, de s'approcher. Est-ce que vous représentez les grandes villes ou toutes les municipalités?

M. Jim Knight (directeur, Fédération canadienne des maires et des municipalités): Elles sont toutes représentées.

Le président suppléant (M. Reid): Monsieur Knight et monsieur Gough, vous pourriez peut-être vous présenter et nous dire si vous aimeriez faire une déclaration liminaire. Je crois comprendre que vous allez présenter un mémoire plus tard, et le personnel ainsi que les membres du Comité pourront alors l'examiner en détail. Mais avez-vous un exposé liminaire?

M. Benjamin: Est-ce que nous avons un mémoire?

Le président suppléant (M. Reid): Non.

M. Knight: Nous serons brefs, en effet, monsieur le président. D'abord, je vous remercie de l'invitation à... vous dites?

Le président suppléant (M. Reid): Nous n'avons pas voulu dire que vos remarques liminaires devaient être brèves, nous parlions d'un mémoire, un exposé par écrit que vous allez nous remettre plus tard aujourd'hui.

M. Knight: Oui, nous vous remettrons un document écrit plus tard aujourd'hui. Nous venons tout juste de tenir notre conférence annuelle qui s'est terminée à Ottawa la semaine dernière, et ce n'est qu'au cours de la conférence que nous avons appris que nous aurions l'occasion de vous rencontrer, de sorte que nous avons eu

[Texte]

I should comment at the outset that the Federation of Canadian Municipalities represents 400 local governments and municipal associations in Canada. The local governments we represent constitute about 65% of the Canadian population and they include, to the best of my knowledge, all of the cities and towns which have federal airports. I think that is an important fact.

We have a very active Standing Committee on Transport and you have met with representatives of this committee in the past. I think quite recently, Alderman Betty Toporowski of New Westminster appeared before the committee on the matter of Bill C-18, I think.

You should know that our policy position on this matter was reviewed at our annual conference by our delegates from across the country. It was endorsed, and we will soon submit the approved policy paper to you.

The chairman of our standing committee—it has become a Standing Committee on Transport—is the mayor of Mississauga, Hazel McCallion, who, within her municipal boundaries, embraces Lester B. Pearson International Airport. Mayor McCallion had expected to be here this morning as late as yesterday afternoon, but something has come up in Mississauga and she was not able to come.

Our remarks have primarily to do with the document entitled *The Future of Canadian Airport Management*, although we will also comment on some safety matters and on deregulation and concentration of ownership. As a point of departure, I would comment that I think it is regrettable that the airport's task force did not have within its membership formal representation from perhaps the Standing Committee on Transport of the Federation of Canadian Municipalities or some other formal representation from the municipal world. There are individuals with municipal affiliations on the task force, but there was no formal voice or point of contact with the organized municipal world which is the Federation of Canadian Municipalities.

Probably the outcome of the work of the task force would have been better. We might have avoided some unhappy references to local governments as "lesser governments". We have heard of other phrases. The phrase "lesser governments" is new—never before heard by us, at least—and references of this nature might have been avoided had there been some formal representation. But more importantly, I think it is probable that the municipal world would have had a better understanding of the outcome than it now has and perhaps would be better positioned to react to the document.

[Traduction]

certain problèmes à mettre la dernière main à notre mémoire.

La Fédération canadienne des maires et des municipalités représente 400 gouvernements locaux et associations municipales du Canada. Les gouvernements locaux que nous représentons administrent approximativement 65 p. 100 de la population canadienne et ils comprennent toutes les villes et les municipalités qui ont un aéroport fédéral. J'estime qu'il s'agit-là d'un fait important.

Nous avons un comité permanent des transports qui est très actif, et vous avez rencontré les membres de ce comité dans le passé. Tout récemment, la conseillère municipale Betty Toporowski de New Westminster a comparu devant votre Comité au sujet du projet de loi C-18.

Lors de notre conférence annuelle, nos délégués de toutes les régions du pays ont eu l'occasion d'examiner notre position sur cette question. Elle a été approuvée, et nous vous présenterons sous peu notre énoncé de politique.

La présidente de notre comité permanent—qui est devenu un comité permanent des transports—est Hazel McCallion, maire de Mississauga où se trouve l'aéroport international Lester B. Pearson. Hier après-midi, M<sup>me</sup> McCallion croyait pouvoir être ici ce matin, mais elle a été retenue à la dernière minute à Mississauga.

Nos observations concernent surtout le document intitulé *L'avenir de la gestion des aéroports canadiens*, bien que nous ayons également des commentaires sur certaines questions de sécurité, sur la déréglementation, ainsi que sur la concentration de la propriété. Pour commencer, j'aimerais dire qu'il est à mon avis regrettable que le Groupe de travail sur les aéroports ne compte pas de membres représentant officiellement le comité permanent des transports de la Fédération canadienne des maires et des municipalités ou un autre organisme municipal. Certains membres du Groupe de travail avaient une affiliation municipale, mais il n'y avait officiellement aucune voix représentant la Fédération canadienne des maires et des municipalités ni aucun contact avec cette dernière.

Si cela avait été le cas, ils auraient sans doute fait un meilleur travail. Nous aurions pu éviter certaines références malheureuses aux gouvernements locaux comme étant des «gouvernements de moindre importance». Nous avons entendu d'autres expressions. L'expression «gouvernements de moindre importance» est nouvelle—jamais nous ne l'avions entendue, du moins—et on aurait pu éviter des références de cette nature si nous avions été officiellement représentés. Mais ce qui est encore plus important, je crois, c'est que le monde municipal aurait mieux compris les résultats du travail et aurait été mieux placé pour répondre aux documents.

[Text]

[Translation]

• 1040

On the matter of airport management, in philosophical terms the direction to establish local airport authorities is well received. I think there is a sense among municipal leaders that municipal governments can perform a variety of functions more efficiently and more effectively perhaps than both provincial governments and the federal government simply because they are dealing in smaller units, with management and political leadership closer to the scene and with opportunities for innovation, which are more constrained when dealing at other and larger levels.

Also, it is evident that working within a local authority, the entrepreneurial spirit can better express itself. There are very good examples of airports in the United States, and indeed perhaps some in Canada, that are already under municipal or local management where that entrepreneurial spirit has been very evident. I think of Atlanta, for example, which has managed its opportunity, if you like, with great advantage under a local authority.

It is clear that with that entrepreneurial spirit that can express itself at a local level there are potential advantages for local economies, inventing and creating new industries associated closely with the transportation facilities. So on a philosophical level, I think the municipal world reacts favourably to the document.

I should comment before I continue that our task force on transportation spent last year primarily on rail transportation issues. Our program for the year ahead will focus much more heavily on airports. So my comments are informal, in the sense that we have not adopted a policy position. The comments are based on remarks that have been made, comments that have been made, information that has come to us informally. We will be establishing a more formal position in the coming year.

That informal reaction is very interesting; you should know about it, I think, clearly. The municipal world has reacted to this document with much skepticism and concern. I think, to summarize the perception, the initiative to localize the control of airports is broadly perceived as an effort to unload cost from the federal government on the municipal government or a local authority. Perhaps the phrase "white elephant sale" may be appropriate. We know that the Government of Canada's airports operate at a deficit, which is in the order of \$800 million a year. The municipal world is not much interested in assuming that burden.

To the best of our knowledge, there is only one local authority that has been put in place to react to this opportunity. There may be others about which we have not heard, but we only know of one, which is in Ottawa—Carleton. Other municipal leaders have spoken with much hostility about the document. This of course is in the context of many other moves which have moved the burden of the federal deficit down in our case to the municipal world: increased taxation in a number of areas—the goods used by municipalities for infrastructure

Pour ce qui est de la gestion des aéroports, l'idée de mettre sur pied une administration locale est bien accueillie. Je crois que les dirigeants municipaux estiment que leurs gouvernements peuvent remplir certaines fonctions de façon plus efficace que les gouvernements provinciaux et fédéral simplement parce que leur structure est plus petite, que la direction est sur les lieux et que les possibilités d'innovation sont plus nombreuses.

De plus, il est évident que l'esprit d'entreprise peut mieux être mise à l'oeuvre en présence d'une administration locale. C'est ce qu'on a pu constater déjà dans certains aéroports américains et aussi peut-être au Canada. Par exemple, Atlanta a su profiter de tous les avantages que présentait sa situation, sous les auspices d'une administration locale.

Avec l'esprit d'entreprise qui s'exprime au niveau local, les économies locales sont plus en mesure d'inventer et de créer de nouvelles industries étroitement reliées aux installations de transport. Par conséquent, je crois qu'en principe les municipalités sont favorables au rapport.

Je vous signale tout de suite que notre groupe d'étude sur les transports s'est attardé sur les questions du transport ferroviaire l'an dernier. L'année prochaine, nous nous pencherons surtout sur les aéroports. Mes observations ne représentent donc pas une politique officielle. Elles se fondent plutôt sur certains commentaires qui ont été faits et certains renseignements qui nous sont parvenus. Nous déterminerons notre position officielle dans l'année qui vient.

Jusqu'à maintenant, les réactions ont été fort intéressantes, et vous devriez en être informés. Les municipalités ont réagi à ce document avec beaucoup de scepticisme et d'appréhension. Pour résumer leur perception, on a l'impression qu'en cherchant à rendre les localités responsables des aéroports, le gouvernement fédéral veut se décharger des coûts qu'ils entraînent sur les gouvernements municipaux ou les administrations locales. On pourrait parler d'une «vente d'éléphant blanc». Nous savons que les aéroports du gouvernement du Canada ont un déficit de 800 millions de dollars par année. Les municipalités ne sont pas impatientes d'assumer ce fardeau.

À notre connaissance, seulement une administration locale a été mise sur pied jusqu'à maintenant. Il y en a peut-être d'autres que nous ignorons, mais nous ne connaissons que le cas d'Ottawa—Carleton. D'autres dirigeants municipaux se sont montrés très hostiles au document. Bien entendu, cette initiative vient s'ajouter à bien d'autres décisions qui ont déchargé une partie du déficit fédéral sur les municipalités: augmentation du fardeau fiscal dans certains domaines—les marchandises utilisées par les municipalités pour la construction de

## [Texte]

construction have been subject to a new tax, which is costing municipal governments in the order of a billion dollars over five years, a variety of what are perceived as cost-transfer mechanisms. It is in that context, I think, that this reaction occurs.

Also, of course, as I mentioned at the outset, without a formal participation in the task force there was little opportunity to review the background papers or to understand how these conclusions were arrived at. The slim document that has been put forward by the task force leaves many questions unanswered. It makes little reference to background documents or research, which to this point have not been available to us.

• 1045

It makes some broad references to revenues from airport operations with very little specific comment on what actually might be available. In reading this document, we do not know if it is the intention to make available to these local airport authorities the 10% tax on air travel. Is that a revenue that would be diverted? There is a reference to it, but there are many unanswered questions. Presumably the federal government—

**Mr. Robichaud:** It is clear they are going to keep it.

**Mr. Knight:** I presumed that. Presumably, though, the Department of Transport would negotiate one on one with each of the local authorities that may be constituted and it may be that different deals are cut with different local authorities. That is fair enough, but there will be much interest in that first deal to see what the pattern might be.

There is an unanswered question about accountability. There is reference to the autonomy of this local authority, but there is little reference to what might happen if the local authority runs up a large deficit. Where do we go from here and does the federal government want to make a guarantee of some sort? Presumably not. These questions need to be looked at.

What I would suggest to the committee is that you may wish to recommend to the Department of Transport that some formal communication and working relationship be established on this issue with our task force on national transportation or with a special group which may be constituted on this precise issue.

**The Acting Chairman (Mr. Reid):** Or Hazel McCallion as chairman of the Transport Committee?

**Mr. Knight:** It could be with mayor McCallion, although, interestingly, I am not sure she wishes to be. With respect to her own situation, she has such an unusual particular situation I am not certain that she would want to be the person. But it seems to us there ought to be some formal linkage because there is an opportunity here.

I said at the outset that philosophically there is much sympathy with this idea and philosophically it could work, but there is this enormous perceptual problem that

## [Traduction]

l'infrastructure sont soumises à une nouvelle taxe qui leur coûte près d'un milliard de dollars en cinq ans, et une variété d'autres mécanismes servant à transférer les coûts. Cette réaction s'insère donc dans ce contexte.

De plus, comme je l'ai mentionné au départ, étant donné que nous n'avons pas participé au groupe d'étude, nous n'avons pas eu l'occasion d'examiner la documentation sur laquelle se sont fondées ces conclusions. Le mince document qui a été présenté par le groupe d'étude laisse bien des questions en suspens. Il ne fait aucune mention de documentation ou de recherche préalable, que nous n'avons toujours pas pu consulter.

Il fait vaguement état des revenus tirés de l'exploitation des aéroports sans donner de précision sur ce qui serait vraiment disponible. Ce document ne nous dit pas si le gouvernement a l'intention de remettre à ces administrations locales la taxe de 10 p. 100 sur les voyages en avion. À qui reviendraient ces revenus? On en fait mention un peu, mais bien des questions restent en suspens. Probablement que le gouvernement fédéral. . .

**M. Robichaud:** C'est clair qu'il gardera le produit de cette taxe.

**M. Knight:** C'est ce que je pensais. Toutefois, probablement que le ministère des Transports négociera avec chacune des administrations locales séparément et il se peut que les ententes conclues soient différentes. Il n'y a pas de mal à cela, mais il sera très intéressant de connaître le ton donné par la première qui sera conclue.

Il n'y a pas de précision non plus en matière de responsabilité. On fait mention de l'autonomie de cette administration locale, sans parler de ce qui arrivera si cette dernière accumule un important déficit. Qu'arrivera-t-il alors, le gouvernement fédéral accepte-t-il d'offrir des garanties? Probablement que non. Il faut répondre à ces questions.

Le Comité voudra peut-être recommander au ministère des Transports d'établir une voie de communication officielle sur la question avec notre groupe d'étude sur les transports ou avec un groupe spécial pouvant être créé sur la question.

**Le président suppléant (M. Reid):** Ou avoir Hazel McCallion comme président du comité des Transports?

**M. Knight:** Ce pourrait être avec le maire McCallion bien que je ne sois pas sûr que cela l'intéresse. Sa situation est tellement particulière qu'il ne voudra peut-être pas. Mais il me semble qu'il devrait y avoir un lien officiel.

J'ai déjà dit qu'on était favorable à ce concept en principe, mais qu'il faut résoudre un énorme problème de perception. On pourrait franchir cet obstacle en ayant

## [Text]

needs to be overcome. I think that could best be overcome if we involve some formally constituted representation from the municipal world which would presumably be through the FCM in some way. I think if we are going to realize this opportunity as a country, we are going to have to work on the communications side a whole lot more. That is the major failure of the task force, in our view.

A couple of comments on other matters. You are also dealing with safety issues. We think that if the new management structure comes into place there should indeed be federal standards for safety. We would not support the notion that there would be a checkbox set of safety standards. Rather, national standards are indicated.

On the matter of safety broadly, I make one other comment. There is a concern that some of the smaller airport operations managed by the federal government now are... there is some erosion of the emergency capacity. I am not referring here to Toronto Island. Maybe that incident... it is not, of course, a federal airport but there is a perception that some of the smaller airports do not have the same level of emergency preparedness they once had. That, combined with a perception that there is greater demand on flight crews, the mix for a catastrophe, the balance seems to be shifting in a negative way. This comment I relay to you informally.

My colleague is our director of research, Mr. Michael Gough, who will be speaking to you for a moment or two about the question of concentration of ownership and deregulation in a broad sense.

**The Acting Chairman (Mr. Reid):** Mr. Gough.

• 1050

**Mr. Michael Gough (Co-ordinator, Policy and Research Development, Federation of Canadian Municipalities):** Thank you, Mr. Chairman. I do not wish to repeat the previous discussion, which I found very interesting, regarding the lessons to be learned from the American experience with deregulation. The FCM recognizes that the benefits of regulatory reform in Canada's air transport system will not come easily. We do have much to learn from the experience of the United States, which continues to evolve.

Since deregulation was introduced in 1978 American air fares have generally declined but not without cost. Increased competition in a freer market can bring with it lower fares, greater variety in the quality of service available to consumers and gains in economic efficiencies as producers adjust their operations to the changing environment.

Major U.S. carriers, however, have experienced financial difficulty in trying to adjust to increased competition from new arrivals to the airline industry. Lay-offs and decreased wages have occurred as the industry has undergone a period of transformation and

## [Translation]

une représentation officielle des municipalités, probablement par l'entremise de la fédération. Pour réaliser ce projet, il faudra déployer beaucoup plus d'efforts de communication. À notre avis, c'est la principale lacune de ce groupe d'étude.

Par ailleurs, vous traitez également des questions de sécurité. Nous estimons qu'il devrait exister des normes fédérales de sécurité même si cette nouvelle structure est mise en place. Nous n'accepterions pas que ces normes varient d'une région à l'autre. Il faut des normes à l'échelle nationale.

À ce sujet, on s'inquiète également que les petits aéroports gérés actuellement par le gouvernement fédéral ne soient plus capables de faire face aux urgences. Je ne parle pas de l'île de Toronto. Évidemment, ce n'est pas un aéroport fédéral mais on a l'impression que certains de ces petits aéroports ne sont pas aussi bien préparés qu'auparavant à faire face aux urgences. Étant donné qu'on semble aussi en exiger plus des équipages, les risques de catastrophe paraissent de plus en plus grands. C'était une observation en passant.

Mon collègue M. Michael Gough, directeur de la recherche, vous parlera de la concentration des sociétés et de la déréglementation de façon générale.

**Le président suppléant (M. Reid):** Monsieur Gough.

**M. Michael Gough (coordonnateur, politique et recherche, Fédération canadienne des municipalités):** Merci, monsieur le président. J'éviterai de répéter ce qu'on vient de dire, et qui m'a beaucoup intéressé d'ailleurs, sur les leçons à tirer de la déréglementation aux États-Unis. La FCM reconnaît que des avantages ne découleront pas automatiquement de la réforme de la réglementation du transport aérien au Canada. Nous avons beaucoup à apprendre de l'expérience américaine, qui continue d'évoluer.

Depuis la déréglementation instituée en 1978, les tarifs aériens aux États-Unis ont connu une baisse en général, mais non sans inconvénient. Mais l'augmentation de la concurrence dans un marché plus libre peut entraîner une baisse des tarifs, une plus grande variété dans la qualité des services offerts aux usagers et un accroissement de l'efficacité à mesure que les producteurs s'adaptent au changement.

Toutefois, les principaux transporteurs américains ont eu des difficultés du point de vue financier à s'adapter à une concurrence accrue découlant de l'arrivée de nouvelles compagnies aériennes sur le marché. La transformation et la rationalisation de l'industrie ont

[Texte]

rationalization, which some will suggest will make the industry stronger, more efficient and competitive in the years to come.

The Government of Canada, based on its review and assessment of the American experience, has concluded that regulatory reform in Canada would prompt airlines to tailor routes to traffic flows; induce commuter airlines to replace jet operators in many thin, short-haul markets; make quality of service reflect market demand; develop differential pricing schedules; reduce the number of empty seats on flights and bring ticket prices more in line with airline costs; and allow new airlines into the market with lower relative costs than the major carriers because of lower labour costs and the use of more efficient aircraft.

Whether or not Canada's air transportation market can be compared to that in the U.S. in terms of size and degree of competitiveness is another question, which is beyond the FCM's capacity to discuss at this time. We do have an underlying concern, however, about the possible erosion of air service in small and remote communities.

I think it is one thing to suggest that deregulation or regulatory reform will bring about increased competition in southern markets. I think it is another question with respect to smaller communities and the ability of regional carriers or local carriers to step in when a major carrier withdraws from the marketplace.

Deregulation raises the question of government ownership in the airline industry. While promoting increased competition among major and regional carriers, airline concentration and privatization have become important issues for both federal and provincial governments.

The FCM supports measures that would bring about increased competition in the air transport system and a reduction of fares with gains in efficiency through increased competition. The FCM maintains, however, that the Government of Canada must give strong consideration to instituting measures designed to protect essential air service in small remote communities.

Speculation concerning the privatization of Air Canada and the recent merger between Pacific Western Airlines and CP Air must be viewed within the context of regulatory reform. For years Canada's major carriers have opposed regulatory reform because of the great uncertainty involved in maintaining their market shares, faced with the prospect of increased competition.

Rather than promoting increased competition, one might conclude from recent business transactions that regulatory reform—

**The Acting Chairman (Mr. Reid):** Excuse me, Mr. Gough, I might interrupt in the interest of saving time. If you are reading from a prepared submission or a brief,

[Traduction]

entraîné des mises à pied et des baisses de salaire qui, d'après certains, rendront ce secteur plus efficace et plus compétitif à l'avenir.

Le gouvernement a conclu de son étude de l'expérience américaine qu'une réforme de la réglementation au Canada encouragerait les compagnies aériennes à adapter leurs lignes au trafic; entraînerait la création de services de navette pour les déplacements sur des courtes distances; susciterait une qualité de service conforme à la demande du marché; entraînerait une diversification des structures tarifaires; réduirait le nombre de sièges vides sur les vols et rendrait les prix des billets conformes aux coûts réels des compagnies aériennes; et permettrait la création de nouvelles compagnies aériennes dont les coûts seraient moindres que ceux des principaux transporteurs grâce à des coûts de main-d'œuvre inférieurs et une utilisation plus efficace des appareils.

Que le marché du transport aérien au Canada puisse se comparer à celui des États-Unis est une autre question, dont la FCM ne peut pas discuter pour l'instant. Toutefois, nous nous inquiétons d'une érosion éventuelle du service aérien dans les petites collectivités isolées.

On peut dire que la déréglementation entraînera une plus grande concurrence dans les marchés du sud, mais il faut se demander aussi si les transporteurs régionaux ou locaux pourront remplacer les grandes compagnies de transport qui se retireront des petites collectivités.

La déréglementation soulève la question de la propriété publique dans le secteur du transport aérien. Tout en favorisant une plus grande concurrence entre les transporteurs nationaux et régionaux, les gouvernements fédéral et provinciaux doivent se pencher sur la question de la concentration et de la privatisation des compagnies aériennes.

La FCM est favorable à toutes mesures qui entraîneraient une plus grande concurrence dans le transport aérien et une réduction des tarifs grâce à l'accroissement de l'efficacité qui en résulterait. Toutefois, la Fédération maintient que le gouvernement du Canada doit absolument protéger les services aériens essentiels dans les petites localités.

La privatisation éventuelle d'Air Canada et la fusion récente de *Pacific Western Airlines* et CP Air doivent être considérées dans le contexte de la réforme de la réglementation. Pendant des années, les grands transporteurs canadiens se sont opposés à toute réforme de la réglementation parce qu'ils craignaient ne pas pouvoir maintenir leur part du marché à cause de l'accroissement de la concurrence.

Plutôt que de favoriser la concurrence, on doit conclure de ces transactions récentes que la réforme de la réglementation...

**Le président suppléant (M. Reid):** Excusez-moi, monsieur Gough, je dois vous interrompre pour gagner du temps. Si vous lisez un mémoire écrit, vous pouvez nous

[Text]

you can leave it and make it available for distribution. We will make copies available to members of the committee.

**Mr. Gough:** I think the point we wanted to raise with respect to the whole underlying rationale behind regulatory reform is that it will increase competition. The recent merger between PWA and CP Air suggests that perhaps rather than promoting increased competition we might be forcing increased concentration within the marketplace.

The other question is whether or not Air Canada was privatized, would Canada's combines or competition policy preclude a further merger with a privatized Air Canada and current Canadian Airlines International?

**The Acting Chairman (Mr. Reid):** Are you ready for questioning?

**Mr. Gough:** Yes.

**The Acting Chairman (Mr. Reid):** I have Mr. Benjamin on my list.

**Mr. Benjamin:** Gentlemen, thank you for coming over on such short notice. I think your assessment that the proposed policy on airports being received with some degree of, to put it nicely, skepticism by municipalities generally is perfectly valid. I know the mayor of Regina said thank you, but no thanks.

• 1055

There are no Atlantas in Canada. Do you think this policy of transferring federally-owned airports to local authorities is realistic, since very few of our major airports are financially viable, and it does not look as if this will not continue? Do you have any assessment of just how many airports you think would be credible candidates for transfer?

**Mr. Knight:** No, we do not have that assessment. In the written brief we will submit this afternoon we will be requesting background information that must have been available to the task force but that has not been available to us. So there is no basis on which we can make that assessment.

However, in theory any airport can be run economically, because you can adjust the charges to reflect costs. There are other sources of revenue, such as the tax on air travel, which would be earmarked for that use. In theory any airport can operate at a profit. But obviously the perception is that those revenue sources will not be transferred with the responsibility. Since the local authority is under no compunction either to create itself or to negotiate a successful deal, either the funding will be available or no one will do it.

**Mr. Benjamin:** The government made it very clear the other day that the air transport tax is not going to be divided up in any way. They intend to keep it all—and they have made that very plain—if for no other reason than that it does not even meet the costs of the provision of navigational aids, meteorological services, air traffic control, etc. I think the airport tax revenue last year was in the order of \$300 million, and even that does not cover

[Translation]

le remettre et nous en distribuerons des exemplaires aux membres du Comité.

**M. Gough:** Nous voulons signaler que l'on justifie cette réforme de la réglementation par un accroissement de la concurrence. Toutefois, la fusion récente de PWA et CP Air laisse croire qu'elle entraînera plutôt une plus grande concentration des entreprises dans ce secteur.

Deuxièmement, si Air Canada était privatisée, la politique du Canada sur la concurrence et les coalitions empêcherait-elle une fusion subséquente entre cette compagnie privée et la *Canadian Airlines International*?

**Le président suppléant (M. Reid):** Êtes-vous prêt à répondre aux questions?

**M. Gough:** Oui.

**Le président suppléant (M. Reid):** J'ai le nom de M. Benjamin.

**M. Benjamin:** Messieurs, je vous remercie d'être venus dans de si brefs délais. Vous avez tout à fait raison de dire que les municipalités ont accueilli en général avec un certain scepticisme, pour employer un euphémisme, cette nouvelle politique en matière d'aéroports. Je sais que le maire de Régina ne veut rien savoir à ce sujet.

Il n'y a pas d'Atlanta au Canada. Pensez-vous que cette politique de transfert d'aéroports fédéraux à des administrations locales soit réaliste, étant donné que très peu de nos grands aéroports sont rentables et que rien ne nous laisse envisager un changement à cet égard? Avez-vous une idée du nombre d'aéroports que l'on pourrait vraiment envisager de transférer?

**M. Knight:** Non, nous n'en avons aucune idée. Dans le mémoire que nous présenterons cet après-midi, nous demandons à voir la documentation sur laquelle s'est fondé le groupe d'étude et que nous n'avons pas pu consulter. Il nous est donc impossible de nous faire une idée là-dessus.

Toutefois, en théorie n'importe quel aéroport peut rentrer dans ses fonds puisqu'on peut adapter les recettes aux coûts. Il existe d'autres sources de revenus, comme la taxe sur le transport aérien, qui pourrait être utilisée à cette fin. En théorie, n'importe quel aéroport peut devenir rentable. Mais bien entendu il semble que ces autres sources de revenus ne feront pas partie du transfert. Étant donné que la création d'une administration locale n'est pas obligatoire, personne ne le fera si ces fonds ne sont pas disponibles.

**M. Benjamin:** Le gouvernement a bien précisé l'autre jour que la taxe de transport aérien ne ferait l'objet d'aucun partage. Il a l'intention d'en garder tout le produit—et il l'a dit très clairement—même si l'unique raison était qu'elle ne permet même pas d'éponger le coût des aides à la navigation, des services météorologiques, du contrôle du trafic aérien, etc. Je crois que l'an dernier le produit de la taxe d'aéroport s'est élevé à 300 millions de

[Texte]

those costs that have to be in place, and in fact enlarged. So that funding is not available.

Certainly if a municipality were to take over an airport and the entrepreneurial spirit—whatever that is—got into place, would that municipality not be faced with the prospect of levying additional taxes on travellers, on users of any kind, in order to...? The lease fees you would get, instead of the Department of Transport getting the lease fees and what not at airports. But they now do not cover... and if you increase lease fees, you increase costs, you increase fares, you put another tax on... If this entrepreneurial spirit would pick up that difference, then by golly, I wish you would get the municipalities of Canada to get some entrepreneurial spirit... well, maybe you had better let them take over our roads and streets, and our sidewalks and our water and sewer systems, and a few other things that are woefully in a bad state right across Canada.

If this entrepreneurial spirit is so good, I would like to see how this in any way would improve operations at an airport that is operated by a municipality, rather than by the Department of Transport. The Department of Transport is already allowing people to put up hotels and other commercial establishments and warehousing and you name it. How would it make any difference?

**Mr. Knight:** It may be that the overheads of the Department of Transport are higher than local overheads would be. It is also the case that a local authority can react more quickly to a local opportunity or circumstance. There is not a need to go to the central authority for a policy change or an approval. The decision-making ability is then and there. It provides greater flexibility and perhaps some economy and increased efficiency. I think it is reasonable to assume it.

• 1100

A good example is Edmonton Municipal. I have been reluctant to raise it because it is a very particular situation, but it is clear the level of entrepreneurial interest in that airport is probably higher than in other airports in Canada. They have been very successful making money on every little thing you can imagine, which is difficult for a national government, department or agency to do. What might be possible and acceptable to the public in Edmonton might be completely unacceptable in Montreal. The local authority has the perception of what is acceptable locally and can exploit its opportunity. You get it in standardized policies and practices.

**Mr. Benjamin:** You are right on that point. When the Department of Transport tried to charge 50¢ or \$1 for the use of a baggage cart the uproar went all across the country.

**Mr. Knight:** Perhaps the City of Edmonton could get away with it. The citizens would probably say most of them do not fly anyway, so let those people who are using the service pay for the baggage cart. I would object to

[Traduction]

dollars, ce qui n'est même pas l'équivalent des frais engagés. Ces fonds ne seront donc pas disponibles.

Si une municipalité se chargeait d'un aéroport et que cet esprit d'entreprise dont on parlait intervienne, ne serait-elle pas obligée de percevoir des taxes supplémentaires auprès des voyageurs, auprès des usagers afin de...? Ce serait vous qui percevriez les loyers et non pas le ministère des Transports. Mais il ne suffirait pas... si vous augmentez les loyers, vous entraîneriez une augmentation des coûts, des tarifs... Si cet esprit d'entreprise suffit à combler la différence, il vaudrait peut-être mieux charger les municipalités de nos routes et de nos rues, de nos trottoirs, de nos systèmes d'adduction d'eau et d'égouts qui sont aussi dans un bien piètre état partout au Canada.

Si l'esprit d'entreprise est aussi bénéfique, j'aimerais bien savoir comment il améliorerait l'administration d'un aéroport géré par une municipalité plutôt que par le ministère des Transports. Le ministère des Transports permet déjà la construction d'hôtels, d'établissements commerciaux, d'entrepôts, etc. Quel serait l'apport de cet esprit d'entreprise?

**M. Knight:** Il se peut que les frais généraux du ministère des Transports soient plus élevés que ceux d'une administration locale. Il se trouve aussi qu'une administration locale peut intervenir plus rapidement lorsque l'occasion s'en présente. Il n'est pas nécessaire pour cela d'obtenir l'approbation de l'administration centrale. Les décisions sont prises sur place. Cela offre une plus grande souplesse et peut-être une plus grande efficacité. On peut raisonnablement le supposer.

Un bon exemple est l'aéroport municipal d'Edmonton. Je n'ai pas voulu le mentionner parce qu'il s'agit d'un cas très particulier, mais il est évident que les entrepreneurs s'intéressent plus à cet aéroport qu'à tout autre aéroport au Canada. Ils ont réussi à tirer des revenus de toutes sortes de choses, ce qui est très difficile pour un gouvernement, un ministère ou un organisme national. Ce qui est acceptable pour la population d'Edmonton peut être tout à fait inacceptable à Montréal. L'administration locale comprend mieux ce qui peut se faire au niveau local et met à profit toutes les possibilités. Ce n'est pas le cas de politiques et de pratiques normalisées.

**M. Benjamin:** Vous avez raison là-dessus. Lorsque le ministère des Transports a tenté de demander 0.50\$ ou 1\$ pour l'utilisation d'un chariot à bagage, il a suscité un tollé dans tout le pays.

**M. Knight:** La ville d'Edmonton pourrait peut-être le faire accepter. Ses citoyens se diraient qu'ils ne voyagent pas pour la plupart de toute façon et que les gens utilisant ce service devraient en assumer les frais. Pour ma part, je

[Text]

paying for my baggage cart when there is no red cap available.

**Mr. Benjamin:** Many middle- and large-sized municipalities across Canada have spent tens of millions of dollars developing industrial parks and commercial zones in their cities. Adjoining rural municipalities have done the same thing. Why in God's name would you want to go into commercializing an airport in competition with investment already made by a municipality for that very sort of thing?

**Mr. Knight:** My colleague wishes to answer. I do not see the competition here. I think air transportation is an essential requirement of industrial development. I do not see they are in competition. They are mutually dependent on one another.

**Mr. Gough:** Firstly, we are not here campaigning to have the federally owned airport transferred to local authorities and municipalities. It was a recommendation the airport's task force came forward with. The mayor of Regina responded to the thought. . . Who needs this? We are telling members of the committee there is a widespread perception that the speculation about a transfer of ownership is merely a transfer of a burden from the federal government to local authorities and municipalities.

We recognize there may be opportunities. However, there needs to be a great deal of discussion about access to additional revenues so municipalities or local authorities will warm to the idea of assuming ownership and control of current airports.

**Mr. Benjamin:** Do you think it would be credible to consider a sort of compromise? I appreciate that too often the local authorities are not even consulted? You were not even consulted as a national organization in the arrival of this. I find it incredible. We had to ask for the information you want the other day. If the Department of Transport were to establish a local authority, including who is hired as airport manager, within the general framework of national air policy. . .

Although the ownership of the airport remains in the hands of the federal government, the actual operation of it is done by an airport commission on which one or more municipalities have some say and decide the operations. So long as they stick to the rules about safety, security, fire and rescue, it would be decided locally what you would do. The final responsibility would still remain with the federal authority, but you would have a lot more say, particularly in day-to-day operations.

**Mr. Knight:** It strikes me as an option that could be discussed. I wonder if the Government of Canada really has found a mechanism to retain responsibility, or ultimate authority, if you like, while passing along to a local authority real decision-making power. I wonder if the right vehicle has yet been found. I am not sure it has. Crown corporation may be the closest.

[Translation]

m'opposerais à l'idée de payer pour un chariot à bagage lorsqu'il n'y a pas de porteurs.

**M. Benjamin:** Bien des municipalités, de moyenne et grande dimensions, ont consacré des dizaines de millions de dollars à l'aménagement de parcs industriels et de zones commerciales dans leur ville. Des municipalités rurales adjacentes ont fait de même. Pourquoi diable voudriez-vous investir dans la commercialisation d'un aéroport alors que cela fera directement concurrence à ces autres projets financés par la municipalité?

**M. Knight:** Mon collègue répondra à cette question. Je ne vois pas la concurrence entre les deux. Je pense que le transport aérien est essentiel au développement industriel. Il n'y a pas de concurrence entre les deux. En fait ils sont interdépendants.

**M. Gough:** Tout d'abord, nous ne sommes pas venus demander que les aéroports fédéraux soient transférés à des administrations locales ou aux municipalités. Il s'agit là d'une recommandation du groupe d'étude sur les aéroports. Le maire de Regina a répondu qu'on en avait bien peu besoin. Nous disons aux membres du comité que les municipalités ont l'impression que le gouvernement fédéral cherche simplement à se décharger de ce fardeau sur les administrations locales et les municipalités.

Nous reconnaissons que cela peut créer des possibilités. Toutefois, il faudrait beaucoup discuter de l'accès à des revenus supplémentaires avant que les municipalités ou les administrations locales ne songent à assumer la responsabilité de ces aéroports.

**M. Benjamin:** Serait-il possible d'après vous d'envisager un compromis? Je comprends que trop souvent on ne consulte même pas les administrations locales. Votre organisation nationale n'a même pas été consultée avant la production de ce document. C'est incroyable. Nous avons dû nous-mêmes demander les renseignements que vous souhaitez avoir. Si le ministère des Transports mettait sur pied une administration locale dans le cadre d'une politique nationale du transport aérien. . .

Le gouvernement fédéral serait toujours propriétaire de l'aéroport, mais ce dernier serait exploité par une commission où siègerait une municipalité ou plus. Elle devrait s'en tenir aux règlements relatifs à la sécurité, à la lutte contre les incendies et aux opérations de sauvetage, mais pourrait prendre toutes les autres décisions. Le responsable ultime serait quand même le gouvernement fédéral, mais vous auriez beaucoup plus voix au chapitre, surtout en ce qui a trait à l'exploitation quotidienne de l'aéroport.

**M. Knight:** Il me semble que c'est une option dont on pourrait discuter. Je me demande si le gouvernement du Canada a vraiment trouvé un mécanisme lui permettant de conserver la responsabilité ultime tout en transmettant un vrai pouvoir de décision à l'administration locale. Je ne suis pas sûr qu'on ait trouvé une façon de le faire. Une société de la Couronne serait peut-être ce qui s'en rapproche le plus.

[Texte]

[Traduction]

• 1105

**Mr. Gough:** I was just going to add as well that the Crown corporation mechanism was one of the recommendations of the airports task force. So it is possible that—

**Mr. Benjamin:** It is an option, but I think it is left out of here. It was an option that was looked at.

**Mr. Gough:** Right.

**Mr. Robichaud:** I agree with Mr. Benjamin that there should be representation or consultation with your organization in the preparation or in any other further documents before they are let out so you can be brought in to bring in your point of view.

You said that there would definitely be some other wording. You would not see “lesser governments”, but then you probably would have put in “white elephants”. So I do not know. . .

Initially you said that the document was very well received and that it would allow for local entrepreneurial spirit. Later on you said that there was some kind of reaction against it. Was it positive, was it negative, or was it just lukewarm?

**Mr. Knight:** If I might clarify that, I said at the outset that philosophically the proposal is consistent with our thinking as an organization. We believe, as an organization, that local authority can achieve outcomes more efficiently, with greater flexibility, and with greater benefit to the public in many areas than can either the provincial or the federal government. Local governments are right there and they can make decisions very quickly. They know the local circumstances. They know what the public will accept and will not accept, and if they are wrong about that then the election is not far away. There is a tremendous responsiveness there.

**Mr. Benjamin:** The same thing here.

**Mr. Knight:** So philosophically the notion is compatible with our outlook as an organization. We question the way the document was arrived at, the lack of consultation, and we tell you that the perception of those municipal leaders who read the document is that this is an effort to transfer cost.

**Mr. Benjamin:** Right.

**Mr. Knight:** The reaction of mayor Schneider of Regina was mild compared to the reaction of many of the mayors.

**Mr. Robichaud:** In this spirit of competition in these local administrations, do you not think there would be winners and losers? Just how would the municipalities across the country gain, rather than have an authority that tries to maintain a certain standard across the country? Do you see that there would be losers and we might end up losers altogether if such a thing happens?

**Mr. Benjamin:** With the municipalities at each other's throats.

**M. Gough:** J'allais justement ajouter que la création d'une société de la Couronne était l'une des recommandations du groupe d'étude sur les aéroports. Il est donc possible. . .

**M. Benjamin:** C'est une option, mais elle n'est pas incluse ici. C'est une option qui a été envisagée.

**M. Gough:** Exact.

**M. Robichaud:** Je conviens avec M. Benjamin que votre organisation devrait être consultée avant que d'autres documents du genre ne soient publiés afin que vous puissiez exprimer votre opinion.

Vous avez dit que vous n'auriez certainement pas formulé les choses de la même façon. Vous ne parleriez pas de «gouvernements de moindre importance» gouvernementale, mais plutôt d'«éléphants blancs». Je ne sais donc pas. . .

Au départ, vous avez dit que le document avait été très bien accueilli et qu'il favoriserait l'esprit d'entreprise local. Ensuite, vous avez ajouté qu'il y avait eu une réaction. Était-elle positive, négative ou simplement tiède?

**M. Knight:** Pour préciser, j'ai dit au départ que par son principe, cette proposition était conforme à notre pensée en tant qu'organisation. Notre organisation estime que les autorités locales peuvent arriver à des résultats plus efficacement, avec une plus grande souplesse, et très souvent au profit de la population, que ne le peuvent les gouvernements provinciaux ou fédéral. Les gouvernements locaux sont sur place et peuvent prendre des décisions immédiates. Ils connaissent les conditions locales. Ils savent ce que la population locale acceptera ou non, et s'ils font erreur, les élections ne sont jamais trop loin. Les réactions se font facilement connaître.

**M. Benjamin:** C'est la même chose ici.

**M. Knight:** Ce concept est donc conforme à notre propre pensée. Nous mettons plutôt en doute le processus qui a donné lieu à la production de document, l'absence de toute consultation, et nous disons que les dirigeants municipaux qui lisent ce document ont l'impression qu'on cherche à se décharger des coûts.

**M. Benjamin:** Exact.

**M. Knight:** La réaction du maire Schneider de Regina a été faible par rapport à celle de bien d'autres maires.

**M. Robichaud:** Dans ce climat de concurrence entre les administrations locales, ne croyez-vous pas qu'il y aura des gagnants et des perdants? Les municipalités gagneront-elles quelque chose à ne plus avoir une autorité nationale qui tente de maintenir certaines normes à l'échelle du pays? Ne croyez-vous pas qu'il y aura des perdants, et que nous pourrions peut-être tous y perdre?

**M. Benjamin:** En ayant les municipalités à couteaux tirés.

[Text]

**Mr. Knight:** There would be clearly more successful and less successful operations, and perhaps winners and perhaps losers. It is evident that these newly constituted authorities will have to negotiate one on one. Each of them would have to come to the Department of Transport and do the best it can in the circumstances it faces. I have already said I think there will be a great deal of skepticism about this, and I do not think there will be very many deals where the economic prognosis is not good. What local authority is going to recommend entering into a money-losing proposition? You are not going to be able to cut deals in those cities or towns without some other revenue source. That is evident.

[Translation]

**M. Knight:** Il y aurait certainement des succès et des échecs, et peut-être des gagnants et des perdants. Il est évident que ces administrations nouvellement constituées devront négocier chacune séparément avec le ministère des Transports en fonction de leurs conditions particulières. J'ai déjà dit que cette idée suscitait un grand scepticisme et je ne crois pas qu'il y aura bien des preneurs là où les pronostics sont défavorables. Quelle administration locale va vouloir acquérir une entreprise déficitaire? Il sera impossible de conclure des ententes dans certaines villes sans d'autres sources de revenus. C'est évident.

• 1110

In other places an economically good deal for the community may be possible, and the outcome of that with the possibility of greater flexibility in the development of airport opportunity in the broadest sense could be an enhancement of the local economy. There are such cases in the United States.

Transport Canada and FCM together should look at some of the successes of local control of airports to try to understand the ingredients. If the Government of Canada really wants to see this happen, all kinds of things like that could be done to facilitate the process and to communicate the opportunity which is now completely rejected.

**Mr. Taylor:** In the first place, I consider this a proposal in the embryo stage. The government certainly has not indicated that it is going to impose this on municipalities. As a matter of fact it is simply a suggestion, although I think it is a good suggestion because there are a number of things airports could handle much more efficiently under the local government.

At one time in the province of Alberta, there was a complete severance of highways from roads going through cities and towns, but that did not work because there is always a conflict about the maintenance, service, and the type of construction. When that was done either jointly or by the municipality, it seemed far more satisfactory and cost less money. People were happier because they could contact the people right on the spot if something went wrong.

There are some things today I do not like about the federal jurisdiction over airports, such as the taxis and buses. I know of one place where the same company has the franchise, and time after time passengers are forced to use the taxi because the bus is not there. Where they are separate organizations, as they are now in Calgary, I do not see that problem at all. The bus and the taxis are anxious to get the business, so people are not forced to use the more expensive one through devious means.

Il se peut qu'en d'autres lieux, la collectivité puisse en profiter sur le plan économique, en particulier si ces mesures s'accompagnent d'une plus grande souplesse dans l'exploitation des possibilités d'un aéroport, au sens le plus large. Il existe de tels cas aux États-Unis.

Transports Canada et la Fédération canadienne des municipalités devraient, pour mieux comprendre quels sont les éléments qui contribuent aux succès des ces entreprises, examiner les cas où la gestion locale a donné de bons résultats. Si le gouvernement canadien le souhaite vraiment, il serait possible de prendre toutes sortes de mesures pour faciliter les choses et pour faire connaître cette possibilité qui n'existe pas à l'heure actuelle.

**M. Taylor:** À l'heure actuelle, c'est encore une proposition en l'air et le gouvernement n'a certainement pas fait savoir qu'il va l'imposer aux municipalités. Il ne s'agit que d'une simple proposition bien qu'elle me paraisse intéressante, car il y a un certain nombre d'opérations que les aéroports pourraient faire beaucoup plus efficacement sous les autorités locales.

Il fut un temps, en Alberta, où les autoroutes étaient complètement séparées des routes municipales et autres, mais ce n'était guère satisfaisant parce qu'il y avait toujours des conflits à propos de l'entretien, des services et du genre de constructions. Lorsque ces opérations ont été assurées soit conjointement soit par la municipalité, les résultats étaient beaucoup plus satisfaisants et moins coûteux et lorsque quelque chose allait de travers, il était possible de prendre contact sur place avec les responsables, à la satisfaction de tous.

Il y a certaines choses qui me déplaisent dans le fait que les aéroports relèvent de la compétence fédérale, par exemple les taxis et les autobus. Je connais un endroit où la même société exploite les deux, et oblige ainsi, très souvent, les passagers à prendre le taxi parce que l'autobus ne se trouve pas à l'aéroport. Quand ces services relèvent de sociétés différentes, comme c'est le cas actuellement à Calgary, ce problème ne se pose pas. Les autobus et les taxis se font concurrence pour obtenir la clientèle, mais nul ne se voit forcé, en l'absence du moyen de transport le meilleur marché, de prendre le plus cher.

[Texte]

There is also the matter of the services inside the airport, which I am not happy with at all. A lady was with a little boy in the Toronto airport, and he wanted a hamburger. However, the hamburger was over \$3, although you could get it for 95¢ in McDonald's downtown, and she could not afford it.

I would suggest to the Minister that he have some competition in the airports. Now the same company operates the whole thing. You pay \$1.50 for an ice cream cone, which is 50¢ or 75¢ at the most outside, because there is no competition.

If local authorities could take over some of these things there would be competition, the prices would be better, and there would be more happiness for everybody. Perhaps the government today is charging too much to these people who have the concessions. I do not know. I am looking into it. I am not sure where the trouble is, but I think the main problem is a lack of competition.

I do not think the government ever intended to say that you should take over the whole debt with no compensation. Any reasonable government or municipality would not do that, and I think all of our municipalities are pretty sensible because they have to value every dollar.

I have worked with municipal councillors for over 20 years, and I admire them greatly for their dedication and their expertise in running affairs efficiently, so I think this whole thing is good and liked your submission. You did not turn it down completely.

• 1115

There are some good things about it and there are some bad things about it. You are setting out the problems. That is what we should be doing now: setting out the problems and then working towards a solution. There may be very many areas in which we can better the service to the people and lower the cost of the general public by going through the municipality. I like your attitude on it. I think there is hope there. I think there is a good possibility, a real potential for serving the people better by working with and through the municipalities. That is all I have to say.

**The Acting Chairman (Mr. Reid):** I think Mr. Knight will concur with the last comment, Mr. Taylor.

**Mr. Benjamin:** Not McDonald's—tastes like compressed kleenex.

**The Acting Chairman (Mr. Reid):** Mr. Belsher and then Mr. Baker.

**Mr. Belsher:** Do you know if the municipal people are familiar with the fact that Transport Canada has worked up commercial development plans for all the federally-owned airports, whether they are availing themselves of or have made inquiries regarding that, or is it just hit or miss?

**Mr. Knight:** I cannot speak with complete authority on this. Obviously I have not spoken with every mayor or

[Traduction]

La question des services dans l'aéroport même se pose également et je n'en suis nullement satisfait. Dans l'aéroport de Toronto, une dame était accompagnée d'un petit garçon qui voulait un hamburger. Chez McDonald's, en ville, un hamburger coûte 95¢, mais à l'aéroport il coûte 3\$, ce qui était trop cher pour la maman.

Je propose au ministre d'introduire un peu plus de concurrence dans les aéroports. C'est la même société qui est concessionnaire, de sorte que vous payez 1,50\$ pour un cône de crème glacée qui ailleurs coûte 50 ou 75¢. au maximum, pour la seule raison qu'il n'y a pas de concurrence.

Si les autorités locales pouvaient se charger de certains de ces services, il y aurait concurrence, les prix baisseraient, à la satisfaction de tous. Le gouvernement fait peut-être payer trop cher ces concessions, je n'en sais rien, mais j'examine la question. Je ne sais où est la difficulté, mais elle tient essentiellement au manque de concurrence.

Je ne pense pas que le gouvernement ait jamais eu l'intention de dire que vous devriez vous charger de toute la dette sans indemnisation. On ne s'attendrait pas à cela de la part d'un gouvernement ou d'une municipalité raisonnable, et toutes nos municipalités le sont, parce qu'elles connaissent la valeur de chaque dollar.

Voilà plus de 20 ans que je travaille avec des conseillers municipaux, et je les admire pour leur dévouement et leur efficacité dans la gestion des affaires. C'est pourquoi cette proposition me paraît bonne, et j'ai apprécié votre exposé. Vous n'avez pas rejeté cette proposition en bloc.

C'est une proposition qui a ses bons et ses mauvais côtés. Vous nous exposez les difficultés: ce que nous devrions faire maintenant, c'est de relever les problèmes et essayer de leur trouver une solution. De confier la responsabilité aux municipalités permettra peut-être de trouver de nombreuses façons d'améliorer les services tout en faisant baisser les prix. J'approuve votre attitude qui donne de l'espoir. Je vois vraiment des possibilités intéressantes d'assurer de meilleurs services par l'intermédiaire des municipalités. C'est tout ce que j'ai à dire.

**Le président suppléant (M. Reid):** M. Knight sera certainement d'accord sur ce point, monsieur Taylor.

**M. Benjamin:** Mais pas McDonald's, ce qu'ils servent a un goût de kleenex.

**Le président suppléant (M. Reid):** C'est le tour de M. Belsher, puis à M. Baker.

**M. Belsher:** Les municipalités savent-elles que Transports Canada a préparé les projets d'exploitation commerciale pour tous les aéroports qui sont la propriété de l'État fédéral? Est-ce qu'elles ont essayé de se renseigner à fond là-dessus ou est-ce qu'elles acceptent de laisser faire le hasard?

**M. Knight:** Je ne puis vous répondre avec certitude. Bien entendu, je me suis pas entretenu avec chaque maire

[Text]

municipal official, but I would take it from the reactions, which were so strongly negative, that there is not perhaps a good understanding of some of these opportunities, and we as an organization could be instrumental in helping the communication process along. That is essentially what I am proposing.

**Mr. Belsher:** I see that it will be virtually on an individual basis with municipalities, with each. . . I think there are 70-some locations. I can see the perception that the federal government is always interested in trying to cut down its deficit so airports generally do not all make money; there are only half a dozen or fewer that break even, so let us unload them. We need airports. The municipalities need airports.

I am glad of the interest you have said is there, of seeing that they can have input to the management of that. I think this is quite positive and I hope it is not overwhelmed with the total negative on the ownership question on that because I think we have a place of where we can start to work from. That is really what the document is and what they have given to us. That is what I am taking from it, and I am hoping the FCM is taking that conclusion.

**The Acting Chairman (Mr. Reid):** Thank you very much, Mr. Belsher. Mr. Baker.

**Mr. Baker:** I was wondering why the municipalities where you have a profitable airport just would not grab the airport and run with it, if it makes money. I do not care for six or one or two; I am just saying why would not municipalities. . . ? The municipality would have to be kind of foolish not to grab an airport that is making \$10 million or \$12 million a year. I do not know what the profits are on some of them, but why would not the municipality do that? I am just wondering.

I can understand why they would not want a non-profitable airport, obviously. But Mr. Crosbie has said here that he does not expect a wholesale transfer of Canada's airports. I cannot find one municipality that agrees with the transfer. I am just wondering why they would not, if it were profitable. If I were the mayor, I would grab it.

**Mr. Knight:** Well, they do not seem to be rushing around establishing task forces to look into the possibility. As I said, to the best of our knowledge, there is only one that has begun, and that began last week.

There are so many unanswered questions about funding; how do we measure profit and what revenues are taken into account and which are not? Which will be available to us and which are not? Do we have a long-term liability? What if there is a recession and air travel falls off; if it starts to lose money, who is going to pay for that?

I mean, there are thousands of questions that are not answered. We do not have access yet to the background

[Translation]

ou conseiller municipal, et d'après les réactions fortement négatives, on ne se rend pas pleinement compte des possibilités. En tant qu'organisation nous devrions faciliter la communication sur ce point, et c'est surtout ce que je propose.

**M. Belsher:** Je vois qu'il faudra donc traiter avec chaque municipalité, avec chaque. . . Il existe environ 70 de ces aéroports, je crois. Le gouvernement fédéral me paraît tenir à réduire son déficit, et les aéroports ne sont pas tous rentables, il n'y en a qu'une demi-douzaine au maximum qui dépassent le seuil de rentabilité. Débarrassons-nous donc de ces aéroports. Mais nous avons besoin d'aéroports, les municipalités en ont besoin.

Je suis heureux que les municipalités aient montré de l'intérêt à participer à la gestion des aéroports. Voilà qui me paraît bon signe. Il est bon de ne pas se laisser obnubiler par les inconvénients de la question de propriété, parce qu'il y a moyen de tirer avantage de la situation. C'est cela le fond de ce document, c'est le message que j'y trouve et j'espère que la Fédération canadienne des municipalités en tire également cette conclusion.

**Le président suppléant (M. Reid):** Merci beaucoup, monsieur Belsher. Monsieur Baker.

**M. Baker:** Je me demandais pourquoi les municipalités dont l'aéroport est rentable ne voudraient pas l'exploiter elles-mêmes. Peu m'importe six, un ou deux, je me demande simplement pourquoi les municipalités ne feraient pas. . . ? Ne serait-il pas absurde, pour une municipalité, de ne pas saisir l'occasion d'exploiter un aéroport qui rapporte 10 millions ou 12 millions de dollars par an. Je ne sais pas quels sont les bénéfices réalisés par certains, mais pourquoi la municipalité ne le ferait-elle pas, c'est la question que je me pose.

Je n'ai guère de mal à comprendre, bien entendu, pourquoi elles ne veulent pas se charger d'un aéroport qui n'est pas rentable, mais M. Crosbie a déclaré ici qu'il ne s'attend pas à un transfert de propriété de tous les aéroports canadiens. Je ne trouve aucune municipalité qui accepte ce transfert et je me demande pour quelle raison, si l'aéroport est rentable. Si j'étais maire, je sauterais sur l'occasion.

**M. Knight:** Personne ne semble empressé de mettre sur pied un groupe d'étude pour examiner la possibilité. Il y en a un seul qui a été constitué, et seulement la semaine dernière, à ma connaissance.

Il reste à répondre à beaucoup de questions concernant le financement. Comment mesurons-nous les bénéfices, quelles sont les recettes qui sont prises en compte et celles qui ne le sont pas? Lesquelles seront pour nous et lesquelles ne le seront pas? Est-ce que nous avons une responsabilité à long terme, que se produirait-il en cas de récession, si le trafic aérien diminue? Si l'aéroport périlite, qui paiera?

Des myriades de questions se posent et nous n'avons pas encore pu prendre connaissance des documents de

[Texte]

research. There has not been an opportunity so far to make a serious analysis. There has not been, as I said, formal representation from the municipal world on the task force. So there is this enormous communications problem, which I submit can be addressed, but you are going to have to make some formal arrangements to have that happen.

• 1120

**Mr. Baker:** And you would also need to know how much money the municipality would lose, because if you took over the airport then you would be paying the water tax to yourself and the land tax to yourself, which you obviously could not do, whereas the municipalities at present make money off the airports. It is good the airports are there, because they are issued a cheque at the end of every year, sometimes monthly.

**Mr. Knight:** And it is substantial too.

**Mr. Baker:** Yes, indeed. The concept has been around for a long time. Municipalities have been approached over the years. I notice some of them this summer have taken over the information centres in some of the airports and then applied to the federal government for a summer student employment grant to operate the information centre for the summer.

**Mr. Benjamin:** Smart.

**Mr. Baker:** Reading Mr. Crosbie's announcement on April 9, you would think this was a new thing, that he is finally going to open up the door for discussion on airport transfers and so on. But the door was open many years ago on this. Where do you think the thing is going to go from here? Do you think anything is going to happen at all? This general feeling you presented here today appears to be prevalent in the airport towns I know of. Do you think the thing will just drop, just die?

**Mr. Knight:** I think it will, unless there is not a much improved communications effort with the local world. To the best of my knowledge, there has been no serious communications effort. I cited the obvious oversights and infelicitous remarks. The department will have to do a better job if it is going to sell this idea. I think it could be sold, but the department has not demonstrated a capacity to do the sale yet.

**Mr. Baker:** In closing, Mr. Chairman, there is a most amazing thing, which Mr. Robichaud and I were discussing a moment ago. If you take some of the airports that we know of in eastern Canada, if Transport Canada—the federal government—were to allow, as Mr. Robichaud was pointing out a moment ago, the City of Moncton, for example, to take over all airport operations, but also gave to them all the revenues—that is from air traffic control, from air radio. . . Air traffic control in Moncton last year looks something like \$4 million profit that they made, and this is from the charges to the foreign carriers.

[Traduction]

recherche. Nous n'avons pas eu encore la possibilité de faire faire une analyse approfondie. Les municipalités, comme je le disais, n'ont pas été officiellement représentées au sein du groupe d'étude. Il y a donc ce grave problème de communication auquel, je pense, il est possible de remédier, mais il faudra faire un effort dans ce sens.

**M. Baker:** Vous devriez également savoir combien d'argent la municipalité perdrait, parce que si c'est vous qui vous chargez de l'exploitation de l'aéroport, c'est à vous-mêmes que vous paieriez des impôts fonciers et la taxe d'eau, ce que vous ne pourriez faire, bien entendu, alors qu'à l'heure actuelle les municipalités retirent des bénéfices des aéroports. Elles profitent de l'existence des aéroports en ce sens qu'elles touchent un chèque à la fin de l'année, et parfois mensuellement.

**M. Knight:** Et c'est une somme rondelette.

**M. Baker:** C'est vrai. Voilà longtemps qu'il est question de cela. Les municipalités ont été pressenties, et certaines d'entre elles se sont chargées des centres d'information dans les aéroports, puis ont sollicité du gouvernement fédéral une subvention pour l'emploi d'étudiants pendant l'été et comptent l'exploiter de cette façon.

**M. Benjamin:** C'est très malin.

**M. Baker:** À lire le communiqué de M. Crosbie du 9 avril, vous penseriez que c'est une initiative toute nouvelle, qu'on va enfin aborder la question des transferts d'aéroports et la mettre en négociation, mais voilà bien des années qu'on en parle. Quelle direction allons-nous prendre? Croyez-vous qu'il va y avoir des changements? J'ai constaté, dans les villes d'aéroports que je connais, les mêmes réactions que vous nous avez exposées aujourd'hui. Pensez-vous qu'on laissera tomber l'idée?

**M. Knight:** C'est effectivement ce que je pense, à moins que l'on fasse un gros effort pour améliorer la communication avec les municipalités. Aucun effort sérieux, à ma connaissance, n'a été entrepris dans ce sens. Je vous ai parlé des négligences flagrantes et des remarques mal à propos. Si le ministère veut trouver preneur, il va falloir qu'il rectifie son tir. La proposition pourrait être rendue alléchante, mais à ce jour le ministère n'a pas su faire miroiter ses attraits.

**M. Baker:** Monsieur le président, cette situation a un aspect particulièrement paradoxal et surprenant, et nous en discutons justement il y a quelques instants, M. Robichaud et moi. Dans le cas de certains des aéroports de l'est du Canada, si Transports Canada—c'est-à-dire le gouvernement fédéral—autoriserait la ville de Moncton, par exemple, comme l'indiquait tout à l'heure M. Robichaud—de se charger de toutes les opérations de l'aéroport mais lui donnait également toutes les recettes, celles qui proviennent du contrôle du trafic aérien, de la radio. . . À Moncton, l'an dernier, les recettes du contrôle du trafic aérien s'élevaient à 4 millions de dollars provenant des redevances des transporteurs étrangers.

*[Text]*

Before the Supreme Court of Canada every four years or five years—we were just discussing it a moment ago—there have always been court cases. Pan American, TransWorld, most of the American airlines, refuse to pay the fees, and every five or six years they are charged with having to pay back \$15 million, \$16 million to the federal treasury. But that does not go to Transport Canada; that goes to the Consolidated Revenue Fund.

So the municipality, such as Moncton, can look back and say my goodness, you are going to give us the airport. That is fine; that works out to about \$4 million profit. Oh no, they say, we are not going to give you that, that goes into the Consolidated Revenue Fund. We are only going to give you the costs, not even some of the fees.

**Mr. Benjamin:** Not even the parking fines. They go to consolidated revenue.

**Mr. Baker:** They go to consolidated revenue, right.

**The Acting Chairman (Mr. Reid):** Have we come to the end of that discussion?

**Mr. Baker:** Yes.

**The Acting Chairman (Mr. Reid):** Mr. Thacker.

**Mr. Thacker:** I wanted to ask Mr. Knight if he has asked to meet with Transport Canada officials on behalf of the municipalities association, because I have been informed that Transport Canada officials are prepared to go anywhere at any time and meet with any local community or with an association to explain the policy totally, and to help development. Are you aware of that?

**Mr. Gough:** Yes. The standing committee was briefed by officials connected with the airport task force last March, and they have identified this as an area of concentration for the coming year. I suspect we will continue our consultations.

**Mr. Thacker:** Well then, with great respect, how can you again and again and again be saying this morning that they are not communicating?

**Mr. Gough:** They communicated after the document was prepared and explained the contents. We were never contacted prior to its development or during its development, nor were we represented in the committee's make-up.

**Mr. Thacker:** Yes, but I think your comment, Mr. Knight, in answer to Mr. Baker, was very much an allegation that there was no communication, or that they were going to have to do a better job, whereas I think they stand ready, willing, and able, and are anxious to get out and meet with people.

**Mr. Knight:** I am sure they are. I do not dispute that. But the reality is that the environment in which this

*[Translation]*

Tous les quatre ou cinq ans, des différends sont portés devant la Cour suprême du Canada parce que des compagnies aériennes comme Pan American, TransWorld, la plupart des compagnies américaines, refusent de payer les redevances et tous les cinq ou six ans elles sont condamnées à payer l'arriéré, soit quinze à seize millions au trésor du gouvernement fédéral. Mais ce n'est pas Transports Canada qui en bénéficie, tout cet argent va au Fonds du revenu consolidé.

Une municipalité comme Moncton pourra donc vous répondre: Vous nous donnez l'aéroport? Voilà qui est fort bien, cela représente environ quatre millions de bénéfices. Que non! lui répond-on, cette somme n'est pas pour vous, elle va au Fonds du revenu consolidé et nous ne vous donnerons que les coûts, et pas même une partie des redevances.

**M. Benjamin:** Pas même les amendes de stationnement, qui vont également au Fonds du revenu consolidé.

**M. Baker:** Oui, c'est exact.

**Le président suppléant (M. Reid):** Cette discussion est-elle terminée?

**M. Baker:** Oui.

**Le président suppléant (M. Reid):** Monsieur Thacker.

**M. Thacker:** Je voulais demander à M. Knight s'il a demandé à rencontrer les responsables de Transports Canada au nom de l'Association des municipalités, car on m'a dit que les hauts fonctionnaires de Transports Canada sont disposés à se rendre où il le faudra, en tout temps, pour expliquer en détail leur politique à une collectivité ou à une association locale, et pour aider à faire démarrer les choses. Est-ce que vous êtes au courant?

**M. Gough:** Oui, en mars dernier les hauts fonctionnaires du Groupe d'étude sur les aéroports ont tenu une séance d'information à l'intention du Comité permanent et ont indiqué qu'ils allaient faire des efforts en ce sens au cours de l'année à venir. Je pense que nous continuerons nos consultations.

**M. Thacker:** En ce cas, permettez-moi de vous demander comment vous pouvez affirmer, ce matin, à maintes reprises, qu'il n'y a pas de communication entre vous et eux?

**M. Gough:** Ils ont pris contact avec nous lorsque le document a été prêt, pour en expliquer la teneur. Mais personne n'a pris contact avec nous au cours de l'élaboration du projet ou avant celle-ci et nous ne sommes pas non plus représentés au sein du comité.

**M. Thacker:** Mais dans votre réponse à M. Baker, monsieur Knight, vous disiez qu'il n'y avait pas eu de communication et que le gouvernement devrait faire un effort, alors qu'il paraît entièrement disposé à cela et même vivement désireux de rencontrer les gens et de s'entretenir avec eux.

**M. Knight:** C'est vrai, je n'en disconviens pas mais les circonstances et le climat dans lesquels cette proposition a

[Texte]

proposal came out, and the communications which had gone on to that point, were such that a strongly negative reaction was created. That is not the fault of the municipal world. It is unfortunate, and it could have been avoided, in my view, if some other steps had been taken. That is my point.

I am sure officials will be meeting with us in the future. As I have said, we have made this a priority for the coming year, and I am sure it will have a positive outcome. I am sure we will have many meetings with officials. We will no doubt meet with the Minister on the communications problems, which are very real. I think the reaction proves the reality of the communications problems. We hope to help the department deal with those in the year ahead.

**Mr. Thacker:** Mr. Knight alluded to a lessening of safety, and I think he was pointing out some of the smaller airports. Because these are open committee hearings, and there are reporters who will go out and quite properly report the statement, I think we cannot just leave it there. We must have from you, if you are making these allegations... We would be delighted to know the particulars. Can you give me the airports where it is unsafe, the details when it is unsafe? To make the general statement is to really alarm the country in some ways.

**Mr. Knight:** I thought my words were phrased carefully to avoid that eventuality. I think I said specifically there was a perception that the size of the emergency crews in some of the smaller airports is being reduced.

**Mr. Thacker:** Could we impose upon you for details of that? I mean, if there are mayors saying that, I would like to be able to put that to the officials and say look, the mayor of this town is saying this, now what is our response? If it is true, we have to deal with it; we want to deal with it.

**Mr. Knight:** Of course, and we ought to, but I think it would be inappropriate to mention any individual cases. But I can cite a conversation I had yesterday.

**Mr. Thacker:** Would you undertake to provide to our chairman a letter, which I am sure the committee would hold confidential between the three parties?

**Mr. Knight:** Sure, I would be happy to.

**Mr. Thacker:** Any time we are dealing with safety, nobody in this country wants to be mucking around and playing fast and loose with the safety of our fellow citizens.

**Mr. Knight:** Sure. Very good.

**Mr. Thacker:** We would very much appreciate that.

**Mr. Knight:** Very good.

**Mr. Belsher:** Mr. Chairman, I might just say that in Vancouver there was a report in the paper about the number of bodies on the fire trucks at the airport. It was on the news.

[Traduction]

été faite étaient de nature à engendrer une réaction très négative. Ce n'est pas la faute des municipalités. C'est regrettable et on aurait pu l'éviter, à mon avis, si l'on avait procédé différemment. C'est du moins ce que je pense.

Je suis certain qu'il y aura des rencontres, à l'avenir, avec les hauts fonctionnaires du ministère. Comme je le disais, nous en avons fait une priorité pour l'année prochaine et je suis sûr que nous obtiendrons des résultats positifs. Nous aurons de nombreuses réunions, je n'en doute pas, entre autres avec le ministre, sur les problèmes de communication, qui sont très réels comme le montre la réaction. Nous espérons pouvoir montrer la voie au ministère.

**M. Thacker:** M. Knight parlait d'une diminution de la sécurité et il pensait en particulier à certains des petits aéroports. Cette séance est publique et les journalistes présents vont diffuser cette opinion, et je crois que nous ne devons pas nous en tenir là. Si vous affirmez une telle chose, vous devriez nous dire... Nous aimerions beaucoup connaître des faits précis. Pouvez-vous me dire quels sont les aéroports où la sécurité n'est pas suffisamment assurée, avec précisions à l'appui? C'est être alarmiste que de faire une déclaration aussi générale.

**M. Knight:** C'est ce que j'ai voulu éviter et c'est pourquoi j'ai soigneusement pesé mes mots. J'ai bien précisé que dans certains des petits aéroports, les équipes de sauvetage avaient été réduites.

**M. Thacker:** Est-ce que vous pourriez nous donner plus de précisions là-dessus? Si ce sont des maires qui le disent, j'aimerais pouvoir le rapporter aux cadres du ministère en leur demandant quelle est leur réaction à ce que dit ce maire. Si c'est vrai, nous devons intervenir.

**M. Knight:** Bien entendu, nous devrions mais il me semblerait hors de propos de mentionner des cas individuels. Je peux vous citer une conversation que j'ai eue hier.

**M. Thacker:** Est-ce que vous pourriez remettre une lettre à notre président, lettre qui, j'en suis sûr, serait gardée confidentielle par le Comité?

**M. Knight:** Certainement, avec plaisir.

**M. Thacker:** Quand il est question de sécurité dans ce pays, tout le monde prend la question au sérieux: on ne joue pas avec la vie de ses concitoyens.

**M. Knight:** Certainement. Très bien.

**M. Thacker:** Nous vous en serions très reconnaissants.

**M. Knight:** Je ne manquerai pas de le faire.

**M. Belsher:** Monsieur le président, je voulais simplement vous signaler qu'à Vancouver il y a eu un article dans les journaux sur le nombre de sapeurs-pompiers par camion-incendie à l'aéroport. On en a parlé aux actualités.

[Text]

**Mr. Knight:** Yes, there have been a few stories.

**Mr. Thacker:** Well, let us get them out and deal with them.

**Mr. Belsher:** It is part of the negotiation of the union and the airport authority.

**Mr. Knight:** If the media are here, I do want to indicate that I was not being alarmist, but there have been a few stories of this nature which have already been in the press. We were asked to comment on safety, and I simply report that fact.

**Mr. Benjamin:** If there is some smoke, put the fire out.

**The Chairman:** Mr. Knight, Mr. Gough, we thank you for your attendance. As a matter of fact, I echo the words of Mr. Taylor in saying that we like what you say. You are not inflexible. I come from a municipality which does operate a local municipal airport, and there is that greater effort of making it go and making it pay, even if we cannot get a scheduled airline to come in. Thank you for your attendance.

**Mr. Robichaud:** I just want to bring to the attention of the committee—and you have all received a copy—the letter to the chairman from the mayor of the city of Melville. Last March 30 they learned they will be losing 47 positions due to CN's rationalization of their operation. They are asking to appear before the committee to explain and to talk and to discuss whatever is happening there. I think we should offer them an occasion to appear before this committee.

• 1130

I would not want what happened in Moncton to happen there or anywhere else. We were on the summer break and the chairman could not bring the committee together, and then it just went by. Recently we have heard that things happened in Moncton that should not have happened: some people were wrongfully laid off by CN. If the committee had sat in Moncton at that time and listened to the union people, then maybe we could have stopped that from happening. A lot of workers are in an awkward situation. It is not right, and I would not want that to happen here.

**The Acting Chairman (Mr. Reid):** Mr. Robichaud—

**Mr. Benjamin:** I would like to add to what Mr. Robichaud said. One of the reasons I have been pestering about dealing with annual reports is that I would like the CNR officers to sit here—and it is not only Melville; there are other municipalities and communities that want to go at CNR's five-year plan, and we can do it under the aegis of the CNR's annual report. I think we should meet with both the CNR officers and those various groups and municipalities that want to discuss that five-year plan, because there are dozens of communities that will be affected.

[Translation]

**M. Knight:** Oui, on en a parlé à plusieurs reprises.

**M. Thacker:** Eh bien, qu'on en parle, et nous examinerons la question.

**M. Belsher:** Cette question fait l'objet de négociations entre le syndicat et les autorités de l'aéroport.

**M. Knight:** Si la presse est présente, je voudrais faire savoir que je ne pêche pas par alarmisme, mais que des cas de ce genre ont déjà été relevés dans la presse. On nous a demandé de parler de sécurité, et c'est ce que je fais.

**M. Benjamin:** Autrement dit, il n'y a pas de fumée sans feu.

**Le président:** Monsieur Knight, monsieur Gough, nous vous remercions de votre présence. Je vais me faire l'écho de M. Taylor en disant combien j'ai apprécié votre message. Vous savez faire preuve de souplesse. J'habite une municipalité qui exploite un aéroport local et l'on peut y constater les efforts qui sont faits pour le rendre rentable et le faire bien fonctionner, même si nous ne parvenons pas à y faire atterrir des avions à horaire fixe. Merci d'être venus.

**M. Robichaud:** Je voulais simplement porter à l'attention du Comité la lettre adressée au président par le maire de Melville, lettre dont vous avez tous reçu un exemplaire. Le 30 mars dernier cette collectivité a appris qu'elle allait perdre 47 emplois parce que le CN modernisait ses installations. Cette municipalité demande à comparaître devant le Comité pour exposer la situation et en discuter. Je crois que nous devrions lui en donner la possibilité.

Je ne voudrais pas que ce qui s'est passé à Moncton se répète là-bas ou ailleurs. C'était l'intersession d'été, le président n'a pu réunir le Comité et l'affaire a été classée. Nous avons récemment appris qu'il s'est passé à Moncton des événements répréhensibles, certaines personnes ont été licenciées à tort par le CN. Si le Comité avait siégé à Moncton à l'époque et avait écouté ce qu'avaient à dire les gens du syndicat, il aurait peut-être pu s'y opposer. Un grand nombre de travailleurs se trouvent dans une situation pénible. C'est injuste, et je ne voudrais pas que cela se passe ici.

**Le président suppléant (M. Reid):** Monsieur Robichaud. . .

**M. Benjamin:** Je voudrais compléter ce que disait M. Robichaud. L'une des raisons pour lesquelles j'insiste tellement pour qu'on étudie les rapports annuels, c'est que je voudrais voir les cadres du CNR comparaître devant nous, car ce n'est pas seulement à Melville; il y a d'autres municipalités et collectivités qui en veulent au CNR pour son plan quinquennal et nous pouvons l'attaquer en nous basant sur le rapport annuel du CNR. Nous devrions rencontrer leurs cadres, ainsi que les groupes et municipalités qui veulent discuter du plan quinquennal, car il y a des dizaines de collectivités qui seront concernées.

## [Texte]

**The Acting Chairman (Mr. Reid):** But you are both experienced members of the Transport Committee, and I believe both of you are on the steering committee. I think the approach has to be to prevail upon the chairman—

**Mr. Benjamin:** I tried it in both places; it did not work.

**The Acting Chairman (Mr. Reid):** —to call an early steering committee to bring these items forward to be placed on the agenda. What the time frame of meetings will be, this chairman is not in a position to say. But I will certainly bring it to the attention of the chairman, from the point of view of calling a steering committee, to hear the representations made by you and to see if an early time can be made available.

**Mr. Benjamin:** I did that at the last steering committee and in this committee last Tuesday, but I did not get anywhere.

**The Acting Chairman (Mr. Reid):** I have to hear Mr. Taylor and then I will come back to Mr. Robichaud.

**Mr. Taylor:** I was just going to say what you were saying. I think it is a matter we should take up at the next steering committee meeting.

**Mr. Robichaud:** I brought it up here because this is the committee that steers the steering committee, is it not?

**The Acting Chairman (Mr. Reid):** Yes.

**Mr. Robichaud:** So I just want to make sure it is on the record that we—

**The Acting Chairman (Mr. Reid):** We have considered the steering committee report. There is a provision whereby four persons might bring a subject forward, but the ordinary procedure would be that the steering committee sets the agenda—

**Mr. Benjamin:** We will try again.

**The Acting Chairman (Mr. Reid):** —and we have a chance to go at it.

**Mr. Robichaud:** When is the next meeting of the steering committee?

**Mr. Benjamin:** At the call of the Chair.

**The Acting Chairman (Mr. Reid):** The clerk advises me that we will bring this forward to the attention of the Chair, at the earliest possible time, and prevail upon him, if we can, to call a meeting of the steering committee.

**Mr. Robichaud:** *Merci.*

**Mr. Benjamin:** Next Tuesday afternoon at 3.30. That is what I suggest.

**The Acting Chairman (Mr. Reid):** If we meet, it could be possible.

**Mr. Benjamin:** I do not get back from the west until 2 p.m.

## [Traduction]

**Le président suppléant (M. Reid):** Mais vous êtes tous deux de vieux routiers du Comité des transports, et je crois que vous siégez tous deux au comité directeur. Je crois qu'il faut pour cela convaincre le président. . .

**M. Benjamin:** J'ai essayé ici et là, et cela n'a pas marché.

**Le président suppléant (M. Reid):** . . . de convoquer sous peu un comité directeur pour assigner à ces cas une priorité à l'ordre du jour. Votre président aujourd'hui n'est pas en mesure de vous dire quel sera le calendrier des réunions, mais je porterai certainement la question à l'attention du président, en lui demandant de convoquer un comité directeur pour entendre vos doléances et pour voir s'il est possible d'étudier la question dans les plus brefs délais.

**M. Benjamin:** C'est ce que j'ai fait lors de la dernière réunion du comité directeur, ainsi que lors de la réunion de mardi de ce Comité, mais j'en suis sorti bredouille.

**Le président suppléant (M. Reid):** Je dois donner la parole à M. Taylor, puis je la rendrai à M. Robichaud.

**M. Taylor:** J'allais dire ce que vous avez dit: c'est une question qui devrait être mise à l'ordre du jour de la prochaine réunion du comité directeur.

**M. Robichaud:** Si je l'ai soulevée ici, c'est parce que c'est ici le Comité qui dirige le comité directeur, n'est-ce pas?

**Le président suppléant (M. Reid):** Oui.

**M. Robichaud:** Je voulais donc simplement m'assurer qu'il est pris note, au compte rendu, que nous. . .

**Le président suppléant (M. Reid):** Nous avons examiné le rapport du comité directeur. Il existe une disposition d'après laquelle quatre personnes peuvent proposer un sujet, mais d'après la procédure normale, le comité directeur prépare l'ordre du jour. . .

**M. Benjamin:** Nous n'allons pas nous avouer vaincus.

**Le président suppléant (M. Reid):** . . . et nous avons une chance d'être entendus.

**M. Robichaud:** Quand a lieu la prochaine réunion du comité directeur?

**M. Benjamin:** Quand le président en décide.

**Le président suppléant (M. Reid):** Le greffier m'avise que nous porterons cette question à l'attention du président, dans les plus brefs délais, et que nous essaierons, si possible, de le décider à convoquer une réunion du comité directeur.

**M. Robichaud:** *Thank you.*

**M. Benjamin:** Je propose que ce soit mardi prochain, à 15h30.

**Le président suppléant (M. Reid):** Si le comité directeur se réunit, cela devrait être possible.

**M. Benjamin:** Je ne suis de retour de l'Ouest qu'à 14 heures.

[Text]

**The Acting Chairman (Mr. Reid):** That is it. Thank you very much, ladies and gentlemen, for your attendance. The committee is adjourned.

[Translation]

**Le président suppléant (M. Reid):** C'est entendu. Merci beaucoup, mesdames et messieurs, de votre présence. La séance est levée.

---













*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

#### WITNESSES

*From the Consumers' Association of Canada:*

David McKendry, Director, Regulated Industries Program;

Carman Baggaley, Researcher.

*From the Federation of Canadian Municipalities:*

Jim Knight, Executive Director;

Michael Gough, Coordinator, Policy and Research Development.

#### TÉMOINS

*De l'Association des consommateurs du Canada:*

David McKendry, directeur, Le programme des industries réglementées;

Carman Baggaley, chargé de recherche.

*De la Fédération canadienne des municipalités:*

Jim Knight, directeur exécutif;

Michael Gough, directeur, Politique et recherche.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 41

Tuesday, June 16, 1987

Thursday, June 18, 1987

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 41

Le mardi 16 juin 1987

Le jeudi 18 juin 1987

Président: Patrick Nowlan

---

*Minutes of Proceedings and Evidence of the  
Standing Committee on*

## Transport

---

*Procès-verbaux et témoignages du Comité  
permanent des*

## Transports

---

**RESPECTING:**

Annual Report of the St. Lawrence Seaway  
Authority 1985-1986

Pursuant to Standing Order 96(2), a study of airport  
management and ownership, airline safety and  
airline concentration and privatization

---

**CONCERNANT:**

Rapport annuel de l'Administration de la voie  
maritime du Saint-Laurent 1985-1986

En vertu de l'article 96(2) du Règlement, étude de  
la propriété et de l'administration des aéroports, de  
la sécurité des lignes aériennes, ainsi que de la  
concentration et de la privatisation des lignes  
aériennes

---

**WITNESSES:**

(See back cover)

---

**TÉMOINS:**

(Voir à l'endos)



---

Second Session of the Thirty-third Parliament,  
1986-87

---

Deuxième session de la trente-troisième législature,  
1986-1987

## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl L. Gray

### Members

Iain Angus  
Ross Belsher  
Les Benjamin  
Terry Clifford  
Dennis H. Cochrane  
André Ouellet  
Joe Reid  
Fernand Robichaud  
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Mary MacDougall  
*Clerk of the Committee*

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl L. Gray

### Membres

Iain Angus  
Ross Belsher  
Les Benjamin  
Terry Clifford  
Dennis H. Cochrane  
André Ouellet  
Joe Reid  
Fernand Robichaud  
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

*Le greffier du Comité*  
Mary MacDougall

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 16, 1987

(68)

[Text]

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 9:35 o'clock a.m., this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid, Gordon Taylor.

*Other Member present:* Robert E.J. Layton.

*In attendance:* John Christopher, Research Officer, Library of Parliament. David Cuthbertson, Consultant to the Committee.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated October 1, 1986 relating to the Annual Report 1985-1986 of the St. Lawrence Seaway Authority (*See Minutes of Proceedings and Evidence, Tuesday, December 2, 1986, Issue No. 3*).

It was agreed,—That the research staff would prepare an appropriate work plan which would include the possibility of Committee hearings in the first two weeks of September to consider the St. Lawrence Seaway Authority.

At 10:55 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Mary MacDougall  
*Clerk of the Committee*

THURSDAY, JUNE 18, 1987

(69)

The Standing Committee on Transport met at 9:41 o'clock a.m., this day, in Room 209 West Block, the Vice-Chairman, Darryl L. Gray, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Darryl L. Gray, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

*Acting Member present:* Robert Layton for Terry Clifford.

*Other Member present:* Blaine A. Thacker.

*In attendance:* John Christopher, Research Officer, Library of Parliament. David Cuthbertson, Consultant to the Committee.

*Witnesses:* From the Air Transport Association of Canada: Gordon Sinclair, President. From the Canadian Owners and Pilots Association: Russ Beach, President.

In accordance with its mandate under Standing Order 96(2), the Committee resumed consideration of its study of the government's policy on airport management and

## PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 16 JUIN 1987

(68)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos, aujourd'hui à 9 h 35, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid, Gordon Taylor.

*Autre député présent:* Robert E.J. Layton.

*Aussi présents:* John Christopher, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement. David Cuthbertson, conseiller technique du Comité.

Le Comité étudie de nouveau son ordre de renvoi du 1<sup>er</sup> octobre 1986 relatif au rapport annuel de 1985-1986 de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (*Voir Procès-verbaux et témoignages du mardi 2 décembre 1986, fascicule n° 3*).

Il est convenu,—Que le personnel de recherche élabore un plan de travail approprié qui prévoirait la tenue possible de séances du Comité au cours des deux premières semaines de septembre, pour étudier l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

À 10 h 55, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité  
Mary MacDougall

LE JEUDI 18 JUIN 1987

(69)

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 9 h 41, dans la pièce 209 de l'Édifice de l'ouest, sous la présidence de Darryl L. Gray, (*vice-président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Darryl L. Gray, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

*Membre suppléant présent:* Robert Layton remplace Terry Clifford.

*Autre député présent:* Blaine A. Thacker.

*Aussi présents:* John Christopher, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement. David Cuthbertson, conseiller technique du Comité.

*Témoins:* De Air Transport Association of Canada: Gordon Sinclair, président. De la Canadian Owners and Pilots Association: Russ Beach, président.

Conformément au mandat que lui confie l'article 96(2) du Règlement, le Comité continue d'examiner l'étude qu'il a faite de la propriété et de l'administration des

ownership, airline safety and airline concentration and privatization within a deregulated environment (See *Minutes of Proceedings and Evidence, Tuesday, June 9, 1987, Issue No. 39*).

Gordon Sinclair made a statement and answered questions.

Russ Beach made a statement and answered questions.

At 11:25 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Micheline Rondeau-Parent  
*Committee Clerk*

aéroports, de la sécurité des lignes aériennes, ainsi que de la concentration et de la privatisation des lignes aériennes (Voir *Procès-verbaux et témoignages du mardi 9 juin 1987, fascicule n° 39*).

Gordon Sinclair fait une déclaration et répond aux questions.

Russ Beach fait une déclaration et répond aux questions.

À 11 h 25, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Greffier de Comité*  
Micheline Rondeau-Parent

**EVIDENCE***[Recorded by Electronic Apparatus]**[Texte]*

Thursday, June 18, 1987

• 0940

**The Vice-Chairman:** Gentlemen, we will call the meeting to order. Appearing before us this morning as our first witness is the Air Transport Association of Canada. We have Mr. Sinclair before us.

I would like to remind members of the committee that we had decided to sit from 9.30 a.m. until 11 a.m. I thank everyone for arriving at least 15 minutes late. We have a vote in the House at approximately 11.15, so I would ask the members and the witnesses to be as brief and concise as possible. We will just see how it goes, but we do have to vote at 11.15, I believe.

Having a quorum, I would like to welcome Mr. Sinclair before the committee. I believe, Mr. Sinclair, you have some opening remarks. After your opening remarks, we could proceed to questioning.

**Mr. Gordon Sinclair (President, Air Transport Association of Canada):** Mr. Chairman, I know the committee likes to engage in questioning rather than listening to long statements of opening remarks. If committee members have had an opportunity to read our submission, I would be happy to forgo any opening remarks and get right down to questions. If the committee chooses, I could also speak to the paper.

**The Vice-Chairman:** What is the wish of the committee? You all have received copies. Perhaps you could just make some brief remarks, Mr. Sinclair, and then we will proceed to questioning.

**Mr. Sinclair:** Very well, Mr. Chairman. The first subject is the devolution of operation and control of airports. Our position would be that we are in support of the general concept of the devolution of airports. However, we find the policy statement made in April by the Minister of Transport to be most incomplete. It seems to us that a policy statement of some two and a quarter pages, double spaced, does not seem to be an appropriate length for a subject that is so far-reaching and as complicated as the devolution of operation and control of federal airports to local authorities.

The statement released by the Minister and the department raises more questions than it answers. It appears to us to be a reactive statement rather than a proactive statement. In our paper we have posed a number of questions that we think should be answered by the department before any really serious comment can be made on the policy.

The policy seems to invite people to make ad hoc submissions to the Minister, who will react to those submissions. This seems at variance with the general

**TÉMOIGNAGES***[Enregistrement électronique]**[Traduction]*

Le jeudi 18 juin 1987

**Le vice-président:** Messieurs, la séance est ouverte. Ce matin, nous recevons d'abord les représentants de l'Association des transports aériens du Canada, et en particulier M. Sinclair.

Je rappelle aux membres du Comité que nous avons décidé de siéger de 9h30 à 11 heures. Je remercie tout le monde d'être arrivé avec au moins 15 minutes de retard. Nous devons aller voter à la Chambre vers 11h15, je demanderais donc aux députés et aux témoins d'être le plus brefs et le plus concis possible. Nous verrons comment nous progresserons, mais nous avons, je crois, un vote à 11h15.

Puisque nous avons le quorum, je souhaite la bienvenue à M. Sinclair. Monsieur Sinclair, vous avez des observations préliminaires, après quoi nous passerons aux questions.

**M. Gordon Sinclair (président, Association des transports aériens du Canada):** Monsieur le président, je sais que le Comité préfère poser des questions et ne pas écouter de longues déclarations préliminaires. Si les membres du Comité ont eu l'occasion de lire notre mémoire, je me passerai volontiers de faire des observations pour répondre à vos questions. D'un autre côté, si vous le souhaitez, je peux également commenter ce document.

**Le vice-président:** Qu'en pense le Comité? Vous avez tous des exemplaires du mémoire. Monsieur Sinclair, vous pourriez peut-être le commenter rapidement, nous passerons ensuite aux questions.

**M. Sinclair:** Très bien, monsieur le président. Le premier sujet, c'est la cession de l'exploitation et du contrôle des aéroports. D'une façon générale, nous sommes pour le concept de la cession des aéroports. Toutefois, nous constatons que la déclaration politique du ministre en avril était terriblement incomplète. Il nous semble que deux pages et demie, avec doubles interlignes, c'est loin d'être suffisant pour traiter d'un sujet aussi complexe que celui de la cession de l'exploitation et du contrôle des aéroports fédéraux à des autorités locales.

La communication du ministre pose plus de questions qu'elle n'en éclaircit. Il nous semble que, dans ce document, on n'a pas cherché à prévoir pour l'avenir, on s'est contenté de réagir devant le fait accompli. Dans notre exposé, nous posons un certain nombre des questions auxquelles le ministère doit répondre si nous voulons faire des observations sérieuses sur la politique.

La politique semble inviter les gens à faire part de leurs opinions au ministre; de son côté, il dira ce qu'il en pense. Cela s'écarte de la politique ordinaire du

## [Text]

policies of government. When they go out with a request for proposals, that request is usually accompanied by a substantial amount of detail stating in very clear terms what is required, how it should be addressed, and the form in which submission should be made, along with some background rules to govern the proponents in the submission of proposals. Very little of that kind of information is contained in the statement. Therefore we think that although the policy direction is supportable, it appears at the moment to be a policy without much application.

• 0945

For example, none of the major policy questions leading up to the objectives or the reason for the objectives of the policy statement have been satisfactorily addressed. The policy statement says in the long term the transfer of ownership or operations or both is possible. That does not sound like a statement of government intent. It invites proponents to propose a deal the Minister will then react to. Surely the terms and conditions of proposing any such offer should be consistent and the same to all.

The whole treatment of what appears to be fair commercial value leaves much to be desired. It indicates that the government wants to sell for fair value or lease for fair value—whatever that is—the airports in this country, but it gives no guidance as to how fair value would be interpreted. That presents some major problems when we know that for many, if not most, airports in this country revenues do not come anywhere close to meeting costs. So we wonder what the application is.

The whole treatment of employees, in a single short paragraph, seems to be extraordinarily deficient.

I could go on through the five or six individual paragraphs in the paper that I have covered in our submission, but the tenor of our comments would be the same. It is questions. There is not enough information in the paper really to make an intelligent proposal. There is no guidance. There are no criteria. There is no policy objective. We wonder whether the policy has any application at all.

I would also point out one other thing that concerns us. In reviewing this statement we were looking for three key words. One was "passenger"; another was "airplane"; the third was "airline". I think we only found one of those three words once in the whole statement, in the remark that airports were built for airplanes; they were built for the interaction of passengers and airplanes. This appears to be a real estate policy statement, which we find deficient.

As I said before, we are in favour of the general direction, but we would suggest that perhaps the

## [Translation]

gouvernement. En effet, lorsque le gouvernement demande des propositions, d'ordinaire il fournit de nombreux détails sur ce dont il a besoin, comment aborder le problème, comment les propositions doivent être formulées, et il donne également des règles générales pour la marche à suivre. Or, dans cette déclaration, ce genre de chose est presque inexistant. L'orientation politique est donc défendable, mais pour l'instant, il nous semble qu'on est loin d'être prêts à passer à l'application.

Par exemple, la justification politique des objectifs ou la raison d'être des objectifs contenus dans cette déclaration ne sont jamais développés suffisamment. D'après la déclaration, le transfert à long terme de la propriété ou de l'exploitation, ou les deux, est une solution possible. Cela ne ressemble pas à une déclaration d'intention de la part du gouvernement. On invite les gens à proposer des solutions au ministre qui donnera ensuite son opinion. Les modalités d'une telle offre devraient certainement être uniformes, et les mêmes pour tous.

Tout ce qui concerne la valeur commerciale laisse beaucoup à désirer. On indique que le gouvernement souhaite vendre les aéroports ou les louer à leur juste valeur commerciale, mais on ne précise pas en quoi cela consiste, on ne donne aucune indication sur l'interprétation à donner à cette déclaration. Quand on sait que les revenus de la plupart des aéroports sont loin de couvrir leurs frais, c'est une déclaration qui risque de poser de gros problèmes. Encore une fois, l'application est très douteuse.

Quant aux employés, on leur consacre un paragraphe très court et unique, ce qui est extraordinairement insuffisant.

Je pourrais passer en revue les cinq ou six paragraphes du document dont nous parlons dans notre mémoire, mais dans tous les cas, nos observations sont les mêmes. Ce sont des questions. Le document est loin de contenir suffisamment d'informations pour permettre de formuler des propositions intelligentes. Il n'y a aucune indication, aucun critère, on ne propose pas d'objectifs de politique. Nous nous demandons vraiment si cette politique est destinée à être appliquée d'une façon ou d'une autre.

Il y a un autre détail qui nous préoccupe. Quand nous avons abordé cette déclaration, nous y cherchions trois mots clés: d'une part, «passager», ensuite «avion» et enfin, «compagnie aérienne». Je crois que nous n'en avons trouvé qu'un seul, un seul dans toute la déclaration, quand il est dit que les aéroports ont été construits pour les avions. Ils ont été construits pour ordonner l'interaction des passagers et des avions. Quant à cette déclaration, elle ne serait pas différente si elle traitait de la politique de l'immobilier.

Comme je l'ai déjà dit, dans l'ensemble, nous sommes en faveur de cette idée, mais le gouvernement pourrait

## [Texte]

government should look more closely at some models in the United States, particularly that at Nashville, wherein there is a contract between the users of the airport and the airport authority that allows the users of the airport a say in the operation of the airport and in the approval of the capital and operating budgets of that airport in exchange for a revenue guarantee that would allow the airport to fulfil its obligations. We think something along that line would be appropriate in this circumstance.

**The Vice-Chairman:** Mr. Sinclair, on behalf of the committee I thank you for your opening remarks. Perhaps we could proceed directly to questioning.

I would think you understand, sir, with the very responsible position you have, part of our mandate as a committee, especially under the new parliamentary regulations, is to make direct recommendations to the Minister. That is part of the reason why we are here. I would hope, with the questioning and the report the committee will make to the Minister, that we can perhaps pin-point more precisely where the government is going and what we should be doing. We will go to questioning. Mr. Belsher.

• 0950

**Mr. Belsher:** Mr. Sinclair, thank you again for coming this morning. I was beginning to wonder if you were ever going to get to anything positive that was... But I was delighted when you finally used the word "direction", and you thought that maybe the direction was somewhat positive and going in the right direction.

I was surprised you did not dwell more on the creativity side, because as a representative of users, who would have a greater interest of what would happen in airports? Would you not be in the best position to get some of the user groups to put suggestions on the table and say we would like to try this, and here is the location in Canada we would like to do it at? And you might want to put some strings on it as to after  $x$  number of years we want the same offer to be applied to a second choice or something like that. I think there is room for creativity here.

The government does not have all the answers, nor does the department itself. They are a pretty ingrown organization. I do not look at it as negatively as what you have given in your statement, to the point we do not want to hamstring the creativity we hope will flow out of this.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, Mr. Belsher, I agree totally with your remarks. A year ago we made exactly that proposition to the Minister of Transport, and it was conveyed to the task force that was created in the fall of 1985 and which reported in 1986. If you read that task force report, it summarily rejects, without any sort of analysis or justification, any participation by the private sector. If you read this statement, there is one line of about seven or eight words that says that a lease to the

## [Traduction]

peut-être étudier de plus près certains modèles américains, en particulier celui de Nashville; là-bas, il y a un contrat entre les usagers de l'aéroport et les autorités aéroportuaires, qui permet aux usagers de donner leur opinion sur l'administration de l'aéroport, et également de donner leur avis sur les budgets d'immobilisation et de fonctionnement en échange d'une garantie de revenus grâce à laquelle l'aéroport peut remplir ses obligations. Il nous semble que cela serait approprié dans le cas qui nous occupe.

**Le vice-président:** Monsieur Sinclair, au nom du Comité, nous vous remercions. Nous allons peut-être passer maintenant aux questions.

Vous occupez un poste important, monsieur, et vous devez donc comprendre que, dans le cadre de notre mandat, et surtout avec les nouveaux règlements parlementaires, nous avons pour tâche de faire des recommandations au ministre directement. C'est en partie la raison de notre présence ici. J'espère que, grâce aux questions que nous poserons, au rapport que nous préparerons à l'intention du ministre, nous pourrions cerner plus précisément les intentions du gouvernement, les décisions à prendre. Nous allons passer aux questions. Monsieur Belsher.

**M. Belsher:** Monsieur Sinclair, merci encore une fois d'être venu ce matin. Je commençais à me demander si vous alliez dire quelque chose de positif... Finalement, vous avez parlé d'«orientation», ce qui m'a bien fait plaisir, puisqu'en effet vous avez dit que l'orientation était positive, que c'était une bonne idée.

Je suis surpris que vous n'ayez pas plus parlé de l'aspect créatif. En effet, personne ne saurait s'intéresser plus au sort des aéroports que vous qui défendez les intérêts des usagers. En effet, n'occupez-vous pas une position toute désignée pour mobiliser les groupes d'usagers, leur demander de faire des suggestions, de tenter telle ou telle chose, de mettre quelque chose à l'essai dans un aéroport donné? Vous pouvez également imposer des conditions, décider qu'au bout de tant d'années, on tentera l'expérience dans un autre aéroport, etc. A mon avis, c'est un domaine où on peut se permettre d'être créatif.

Le gouvernement n'a pas toutes les réponses, pas plus que le ministère. C'est un organisme assez fermé sur lui-même. Pour moi, la situation n'est pas aussi négative que vous la voyez, et nous voulons éviter de juguler les esprits créatifs qui pourraient se manifester.

**M. Sinclair:** Monsieur le président, monsieur Belsher, je suis tout à fait d'accord avec vos observations. Il y a un an, c'est précisément la proposition que nous avons faite au ministre des Transports, qui a ensuite été transmise au groupe de travail créé à l'automne 1985, un groupe qui a déposé son rapport en 1986. Si vous avez lu ce rapport, vous verrez qu'il rejette sommairement, sans aucune analyse ou justification, toute participation du secteur privé. Si vous lisez cette déclaration, vous y trouverez une

[Text]

private sector may be possible—only one line. We have made in a letter to the Minister, approximately a year ago, exactly the suggestion you made, and we would be glad to take that up if there was any serious intent. We would be delighted to look into the proposition. However, we have received absolutely no encouragement—in fact, discouragement.

We have indicated to one or two of the regional authorities, particularly those in Edmonton and Calgary, that if they were serious with a proposal we would be prepared to work with them and would support them, and might even be willing to take some sort of a participation if they deemed that appropriate in their particular proposal. We are exploring that avenue too. We would be very appreciative if there was any sort of encouragement that way.

**Mr. Belsher:** Fine. Thank you very much. Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Belsher. I see Mr. Robichaud, Mr. Reid, and Mr. Benjamin. Mr. Robichaud.

**Mr. Robichaud:** Thank you, Mr. Sinclair, for coming to meet with us once again. I had a sort of a chill when you were looking for three words. I thought for a minute you were looking for fit, willing, and able.

**Mr. Reid:** He is.

**The Vice-Chairman:** It is already there, Mr. Robichaud.

**Mr. Robichaud:** But you mentioned passenger airplanes and airlines. You say that you agree with the general concept but the policy statement is most incomplete. Up to now, from the different witnesses who have come before us on this subject, there seems to be no rush to look into this new privatization deal, if we can call it such. Do you think there is any need to develop that concept any further, or should we just say it is the responsibility of the government to look after those facilities, those installations? And the government has to keep on providing the services, because these installations also have a direct rapport to safety, do they not?

• 0955

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, there is not a rush to participate in such a policy, primarily because the policy statement is so vague. People do not know how to participate because the economic side of the question has not really been addressed.

Most of the airports in Canada are not revenue-sustaining; therefore any municipality or regional authority probably could not take on the added burden of an airport unless there was some kind of federal participation in it. Without the details of that kind of participation, no one has a basis on which to make an intelligent approach to government. You are sort of left in a quandary as to how you should proceed.

[Translation]

ligne de sept ou huit mots où l'on dit qu'il serait éventuellement possible de louer au secteur privé; une seule ligne. Il y a environ un an, nous avons envoyé au ministre une lettre où nous faisions exactement la suggestion que vous venez de faire, et nous serions enchantés de donner suite à cette proposition si on nous prenait au sérieux. Toutefois, nous n'avons pas reçu le moindre encouragement; au contraire, on a plutôt cherché à nous décourager.

Nous avons indiqué à une ou deux autorités régionales, en particulier celles d'Edmonton et de Calgary, que, si elles tenaient à faire une proposition, nous étions prêts à les aider, à collaborer avec elles, et même, le cas échéant, à participer à l'entreprise, si cela leur convenait. Nous étudions également cette possibilité. Nous apprécierions beaucoup un encouragement quelconque.

**M. Belsher:** Parfait. Merci beaucoup. Merci, monsieur le président.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Belsher. Je vois que MM. Robichaud, Reid et Benjamin veulent parler. Monsieur Robichaud.

**M. Robichaud:** Merci, monsieur Sinclair, de nous avoir rendu visite une fois de plus. Quand vous avez dit que vous cherchiez trois mots, j'ai pensé un instant que c'était: prêt, apte et disposé.

**M. Reid:** Il l'est.

**Le vice-président:** C'est déjà dans le texte, monsieur Robichaud.

**M. Robichaud:** Mais non, vous avez parlé de passagers, d'avions et de compagnies aériennes. Vous dites que vous êtes d'accord avec l'idée, mais que la déclaration de politique est terriblement incomplète. Jusqu'à présent, d'après les témoins qui sont venus nous parler de cette question, il n'y a pas urgence pour ce projet de privatisation, si on peut employer ce terme. Pensez-vous qu'il soit nécessaire de développer le concept, ou bien devons-nous décider que c'est au gouvernement de s'occuper de ces installations? Et le gouvernement doit continuer à assurer le service car il y a une considération de sécurité directe, n'est-ce pas?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, il n'y a pas urgence, surtout parce que la déclaration de politique est tellement vague. Les gens ne savent pas comment participer, car l'aspect économique n'a pas vraiment été abordé.

La plupart des aéroports canadiens ne sont pas rentables; par conséquent, les municipalités ou les autorités régionales qui s'en chargeraient ne pourraient le faire sans une certaine participation fédérale. Sans connaître les détails de cette participation, il est impossible de faire des suggestions intelligentes au gouvernement. Les gens ne savent pas ce qu'on attend d'eux.

*[Texte]*

If the policy statement had serious intent for other than those few airports that are revenue-sustaining, then that intent should be clearly spelled out in the paper and how it would work, and that is entirely absent. I would not blame anybody for not wanting to rush into this kind of thing. It is not to their advantage until they know the rules are spelled out.

As far as the safety aspect is concerned, that is not dependent upon ownership. Transport Canada can adequately carry out an inspection program, as they do now, and maintain safety standards, as they do now, by inspection, such that all the safety requirements of an airport could adequately be met if it was run by a regional authority or private interests. The same thing pertains in the United States, and the safety aspects are addressed there in that particular fashion—by inspection. So there is no magic to that.

I think what is missing is any sort of clear statement of intent and clear statement of requirements for a prospective proponent to put forth a proposal that would have some chance of being acceptable to government.

**Mr. Robichaud:** If local authorities take up the administration of airports, do you have any worry—we know not too many are self-sustaining, that are profitable—that the local authority would have a tendency to cut corners and safety might be one of the factors that would suffer? You say that Transport Canada could carry on inspections, but do we have enough inspectors to carry on those inspections?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, I have testified before this committee on previous occasions, and I have stated that in my opinion Transport Canada does not have a sufficient number of inspectors to carry on the programs they have now. I firmly believe the number of inspectors should be increased to ensure that the inspections required to be carried out now are in fact carried out according to the frequency by which they should be carried out. It is the responsibility of government to inspect to their own standards. If they do that, then the safety considerations will be adequately addressed.

• 1000

**Mr. Robichaud:** Thank you.

**The Vice-Chairman:** Mr. Reid.

**Mr. Reid:** I echo the words of the chairman, Mr. Sinclair, when he welcomes you to the table, because we welcome you more as an expert witness and one who can perhaps help us more than any other witness.

If I start off following the words of Mr. Belsher, I do so with all the consideration and respect I can give. I too am looking for answers, and yes, as a government we are dealing in real estate. We are dealing in the facility, and then we get into the areas of responsibility of jurisdiction between the airline operators, the Government of Canada—respective responsibility in relation to each.

*[Traduction]*

Si la déclaration avait été faite sérieusement pour des aéroports autres que les quelques rares aéroports qui font des bénéfices, il aurait fallu expliquer clairement comment cela allait fonctionner, ce qui n'a pas été fait. On saurait difficilement blâmer les gens de leur manque de précipitation. Ils n'ont aucun intérêt à se précipiter tant qu'ils ne connaîtront pas les règles.

Quant à l'aspect sécurité, cela n'est pas lié à la propriété. Transports Canada peut organiser un programme d'inspection—c'est déjà ce qui se fait—et maintenir des normes de sécurité dans des aéroports administrés par des autorités régionales ou des intérêts privés. C'est ce qui se passe aux États-Unis où des inspections permettent de faire respecter les normes de sécurité. Il n'y a aucune magie là-dedans.

Ce qui manque, c'est une déclaration d'intention, des indications claires à l'intention des intéressés qui voudraient faire une proposition susceptible d'être acceptée par le gouvernement.

**M. Robichaud:** Si les autorités locales se chargent de l'administration des aéroports, ne craignez-vous pas qu'elles cherchent à économiser, peut-être même au détriment de la sécurité. En effet, il n'y a pas tellement d'aéroports rentables. Vous dites que Transports Canada pourrait effectuer des inspections, mais est-ce que nous avons suffisamment d'inspecteurs?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, j'ai déjà déclaré devant ce comité qu'à mon avis Transports Canada n'a pas déjà suffisamment d'inspecteurs pour faire respecter ses programmes. Je suis convaincu qu'il faut engager de nouveaux inspecteurs; c'est le seul moyen d'effectuer les inspections avec la fréquence requise. Il incombe au gouvernement de faire les inspections selon ses propres normes. S'il agit ainsi, les questions de sécurité seront adéquatement respectées.

**M. Robichaud:** Je vous remercie.

**Le vice-président:** Monsieur Reid.

**M. Reid:** Je me fais l'écho des paroles qu'a prononcées le président, monsieur Sinclair, lorsqu'il vous a accueilli à la table, car nous vous souhaitons la bienvenue plutôt comme un témoin expert et comme quelqu'un qui peut nous aider plus que tout autre témoin.

Je continue dans la même veine que M. Belsher, et je le fais avec beaucoup de considération et de respect. Je cherche moi aussi des réponses et je vous réponds par l'affirmative: en tant que gouvernement nous nous occupons de biens immobiliers. Nous nous occupons des installations, et de la responsabilité partagée entre les exploitants de lignes aériennes et le gouvernement du Canada.

*[Text]*

I start from this premise. You say that most airports are not revenue-sustaining. If there was not some shared operational management responsibility, would there not be a greater attempt or a greater incentive to find further and other revenues for that particular airport? Would the offsetting benefit not be there in that they would be more sustaining than they are now? So I ask you first about a shared responsibility.

**Mr. Sinclair:** I would support Mr. Reid's comments, and if the committee would like then I would offer some of my own opinions as to how such a policy could be made successful, particularly in the case of airports that are not revenue-sustaining.

If the government was prepared to provide a continuing subsidy to an airport equal to the present difference between revenues and expenses—in other words, what the government is investing now—and give the local authority, whoever it may be, total administration and control of the airport for a nominal sum of \$1 per year, then I think that local authority could continue and could make a success of the airport, and whether or not the government subsidy has to be increased by inflation could be a matter of negotiation.

Similarly, in terms of capital requirements for an airport I would suggest that the local authority be responsible for that percentage of a capital project that equals the percentage of revenues to costs of operation and that the government provide a grant to cover the balance of the capital project.

That would then enable the local authority to carry on a legitimate airport business, run it themselves, be responsible for it, but at least start off from a base on which they are financially whole. I think it is completely unreasonable to expect that any regional authority is capable of starting with a significant deficit.

So if the government philosophically wishes to get out of airports, what is wrong with continuing, by way of a fixed subsidy, if you will, the same support for airports as they are presently expending?

That is one option, and I think that is a very practical option. My problem is that in this paper there is no suggestion of that kind of thing, nor are there any guidelines. I do not wish to be unduly negative—

**Mr. Reid:** Mr. Sinclair, I want to bring out the point, though, that you, more than anyone else, would recognize the great variance between airports—big, small, international, and otherwise—and the offer of the Minister to sell is flexible enough to consider almost any offer.

*[Translation]*

Je pars de cette prémisse. Vous déclarez que la plupart des aéroports n'ont pas de revenus suffisants pour financer leurs activités. S'il y avait une responsabilité de gestion opérationnelle partagée, est-ce que ce ne serait pas plus facile, plus stimulant pour trouver d'autres sources de revenus pour cet aéroport? Est-ce qu'il n'y aurait pas des avantages compensatoires, en ce sens que les aéroports pourraient mieux financer leurs activités que maintenant? Je vous pose donc cette question concernant la responsabilité partagée.

**M. Sinclair:** Je suis d'accord avec ce que dit M. Reid et, si les membres du Comité le désirent, je leur ferai connaître mon avis sur la façon de rendre une telle politique fructueuse, surtout dans le cas des aéroports qui n'ont pas de recettes suffisantes.

Si le gouvernement était disposé à offrir à un aéroport une subvention permanente égale à la différence qui existe actuellement entre les recettes et les dépenses—autrement dit, ce que le gouvernement investit maintenant—et à donner à l'autorité locale, quelle qu'elle soit, la totalité de l'administration et du contrôle de l'aéroport pour une somme nominale de 1\$ par année, j'estime que l'autorité locale pourrait assurer le bon fonctionnement de l'aéroport. Que la subvention du gouvernement soit ou non augmentée à cause de l'inflation pourrait faire l'objet de négociations.

De la même façon, pour ce qui est des capitaux nécessaires pour un aéroport, je pense que, dans tout projet d'immobilisation, l'autorité locale devrait assumer la responsabilité d'un pourcentage égal au pourcentage des recettes par rapport aux coûts d'exploitation, et que le gouvernement devrait offrir une subvention pour couvrir le reste.

De cette façon, l'autorité locale pourrait s'occuper de l'aéroport, l'exploiter, en être responsable, mais au moins elle pourrait démarrer à partir d'une base financièrement saine. C'est tout à fait déraisonnable à mon avis à s'attendre à ce qu'une autorité régionale puisse démarrer en assumant un déficit important.

Si le gouvernement souhaite théoriquement se retirer de la gestion des aéroports, pourquoi serait-ce mauvais de continuer, par voie d'une subvention fixe, si vous voulez, à accorder aux aéroports le même appui qu'il leur accorde présentement?

Voilà une option, et elle est très pratique à mon avis. La difficulté, c'est que dans ce document il n'y a aucune suggestion de ce genre, il n'y a aucun principe directeur. Je ne voudrais pas me montrer trop négatif. . .

**M. Reid:** Monsieur Sinclair, j'aimerais signaler, toutefois, que vous, plus que tout autre, êtes conscient des grandes différences qui existent entre les aéroports, les gros, les petits, les internationaux et les autres—et l'offre de vente du ministre est suffisamment souple pour tenir compte de presque n'importe quelle offre.

[Texte]

[Traduction]

• 1005

We had the municipalities in the other day, and the indication was that there would not be anybody prepared to pick up a white elephant. However, we have seen in the press indications that Calgary, Victoria, and Edmonton International are interested. The flexibility has to be there to negotiate the best deal the government can make with the operators or management of an airport. Is that not the best way to go, because of variance among airports?

**Mr. Sinclair:** With all due respect, Mr. Reid, I do not think that is quite the best way to go. The government, in my opinion, should not be negotiating the best deal for the government. The government should be setting down criteria that would be available to all who wish to participate in the operation of airports. It should be the same deal whether you are in Victoria or in St. John's.

There should be definite criteria there. If this is a policy in keeping with the Conservative Party philosophy that they should turn over to the private sector or some other body the ownership and control of airports, then they should facilitate that transfer as opposed to attempting to make a good real estate deal that is the best possible in each and every circumstance.

If you leave it that way, sir, I do not think the intent of such a policy will be fulfilled. I think there is latitude in there. If the aim of the government is to remove the federal government from the operation of airports, then that should be the guiding principle.

Yes, you can negotiate a reasonably fair arrangement, but surely where an airport's costs of operation are significantly in excess of revenue, the value of that enterprise as a going concern is no more than \$1.

**Mr. Reid:** Mr. Chairman, I do not want to have my time run out on this, because I have a fairly important question to ask. I want to ask Mr. Sinclair to take this approach: If the government is asked to set fixed criteria on the sale of an airport—suppose it takes a sale of a more beneficial one, such as Pearson International, and sets that—then we are going to end up with all the airports still on our hands. We will not be making any headway at all.

With all due respect, I am in favour of more flexibility. But because of your expertise, I want to turn to a story that appeared in *The Globe and Mail* yesterday. This story is about U.S. airlines reeling from deregulation. As I read the story, most of the problems result from ground administration, whether it is ticketing, baggage, a line-up for security, or a line-up for boarding passengers. There are delays in operation, departure, and even cancellation of flights.

Nous avons accueilli les représentants des municipalités l'autre jour, et il nous a semblé que personne ne voulait prendre la responsabilité d'un éléphant blanc. Cependant, nous avons vu dans les journaux que Calgary, Victoria et Edmonton étaient intéressés. Il faut qu'il y ait une certaine souplesse pour négocier la meilleure transaction que le gouvernement peut conclure avec les exploitants ou les gestionnaires d'un aéroport. N'est-ce pas là la meilleure façon de procéder, étant donné la grande différence qui existe entre les aéroports.

**M. Sinclair:** Avec tout le respect que je vous dois, monsieur Reid, je ne crois pas que ce soit la meilleure façon de faire. À mon avis, le gouvernement ne devrait pas négocier la meilleure transaction pour le gouvernement. Il devrait établir des critères pour tous ceux qui désirent participer à la gestion des aéroports. Il faudrait que ce soit la même transaction pour les gens de Victoria ou de Saint-Jean de Terre-Neuve.

Il devrait exister des critères bien définis. S'il s'agit d'une politique conforme à la philosophie du Parti conservateur, qui veut remettre à une entreprise privée ou à un organisme quelconque la propriété et le contrôle des aéroports, le gouvernement devrait faciliter ce transfert et ne pas chercher dans chaque cas à faire la meilleure transaction immobilière possible.

Si les choses demeurent telles qu'elles sont, monsieur, je ne crois pas que cela répondra à l'objectif d'une telle politique. Il y a, à mon avis, une certaine latitude dans ce cas. Si l'objectif du gouvernement fédéral est de se retirer de l'exploitation des aéroports, ce devrait donc être le principe directeur.

Oui, nous pouvons négocier un règlement raisonnable, mais bien sûr lorsque les coûts d'exploitation d'un aéroport sont bien supérieurs aux recettes, la valeur de cette entreprise ne dépasse pas \$1.

**M. Reid:** Monsieur le président, je ne voudrais pas prendre tout mon temps pour discuter de la chose, car j'ai une question assez importante à soulever. Je voudrais demander à M. Sinclair de considérer cette approche: si on demande au gouvernement d'établir des critères fixes pour la vente d'un aéroport—supposons qu'il décide de vendre un aéroport qui marche bien, comme l'aéroport international Pearson—ce qui va arriver, c'est que tous les aéroports vont nous rester sur les bras. Nous ne ferons aucun progrès.

Avec tout le respect que je vous dois, je vous signale que je suis en faveur d'une plus grande souplesse. Étant donné votre compétence, je voudrais vous parler maintenant de l'événement rapporté hier dans le *Globe and Mail*. Il s'agit de lignes aériennes américaines qui sont ébranlées par la déréglementation. J'ai constaté en lisant l'article que la plupart des problèmes se situent dans l'administration des activités au sol, que ce soit l'étiquetage des bagages, les bagages eux-mêmes, les gens qui font la queue pour la sécurité ou qui la font pour

[Text]

Is this not within the area of airline responsibility under the ordinary system, using a facility and establishing the routine of boarding and ticketing in their respective counter areas? What should we do, from the point of view of streamlining that administrative division of responsibility and authority, so that passengers—I equate passengers, airlines, airplanes, because I recognize that the passengers and airplanes all go together, so does the airline. But the other thing is the infrastructure of the facilities. If we provide the facility of an appropriate nature, then where does the Department of Transport's responsibility begin and end?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, there is a reasonable division of responsibility between the operator of the airport and the airline now in handling the passenger. The break point usually comes when the passenger presents himself at the check-in counter.

One of the major problems in the United States is in my opinion the hub-and-spoke concept, which works very well to a large degree in the United States. This creates two major peaks in the day. In the early morning everybody floods into the peak at 7.30 a.m. and during the next hour furiously exchanges passengers and baggage and they all want to depart at 8.30 a.m. going someplace else. The same sort of process occurs in the very late afternoon. That means you have one of two options. You either build for the peak or you accept congestion in the peak.

• 1010

The U.S. airline industry has changed dramatically. Since 1978 the number of passengers handled has gone from about 250 million to about 415 million to 420 million today with the same facilities, which means that those airport facilities at these peak times are being significantly taxed in terms of capacity to handle the flow. At the same time, you have seen a certain degree of corporate concentration in the United States, particularly from the Texas Air group, which has taken over two airlines that were in significant trouble with respect to their operations and with respect to their handling of people. I am talking particularly about Continental Airlines and Eastern Airlines. They are undoubtedly going through tremendous digestion problems focused by this hub-and-peak situation and further aggravated by I think the third major problem on the U.S. scene, which is the air traffic control system.

The air traffic control system has great difficulty handling this peaking of traffic at those two times of the day. In order to maintain the necessary safety limits, they have in fact forced delays on the U.S. airline transport system, which further complicates the service aspect to customers. You mix those three ingredients and you have the kinds of things that you hear written about in the

[Translation]

l'embarquement. Il y a des retards dans les opérations, dans les départs et même des annulations de vols.

Dans un système normal, n'incombe-t-il pas aux lignes aériennes qui se servent d'une installation, d'établir une routine pour l'embarquement et pour l'étiquetage à leurs comptoirs respectifs? Que devrions-nous faire pour rendre plus efficace ce partage de la responsabilité et de l'autorité administratives afin que les passagers—je mets sur le même pied les passagers, les lignes aériennes, les avions, car je reconnais que tout cela va ensemble, les passagers, les avions et aussi les lignes aériennes. D'autre part, il y a l'infrastructure des installations. Si nous offrons une installation appropriée, où commence et où finit la responsabilité du ministère des Transports.

**M. Sinclair:** Monsieur le président, il y a actuellement un partage des responsabilités raisonnable entre l'exploitant de l'aéroport et les lignes aériennes pour ce qui est des passagers. Là où les choses se gâtent, c'est lorsque le passager se présente au comptoir d'enregistrement.

Une des grandes difficultés auxquelles on fait face aux États-Unis est due à mon avis au concept de centre de rayonnement qui, par ailleurs, fonctionne en général très bien là-bas. Ce concept crée deux périodes de pointe de la journée. Très tôt le matin, tous convergent à cette période de pointe, à 7h30, et pendant l'heure qui suit on échange furieusement des passagers, des bagages, et tous veulent partir à 8h30 pour aller ailleurs. La même chose se produit tard l'après-midi. Ça signifie qu'on a un choix sur deux. Soit on construit de façon à pouvoir absorber cette période de pointe ou on accepte la congestion.

L'industrie des lignes aériennes américaines a changé de façon très importante. Depuis 1978, le nombre de passagers est passé de 250 millions à environ 415 ou 420 millions par jour, on a toujours les mêmes installations, ce qui signifie que les aéroports, en période de pointe, sont mis à dure épreuve pour absorber de flot de passagers. En même temps, il y a une certaine concentration des sociétés aux États-Unis, surtout pour le groupe Air Texas, qui a repris deux lignes aériennes en difficulté sur le plan opération et traitement de passagers. Je veux parler de la Continental Airlines et de Eastern Airlines. Ils ont bien sûr des problèmes de digestion assez importants à cause, surtout, du concept étoile et des points aggravé par un troisième problème sur la scène américaine, le système de contrôle de la circulation aérienne.

Ce système éprouve de graves difficultés avec ces périodes de pointe, deux fois le jour. Pour essayer de conserver les limites de sécurité nécessaires, on doit imposer des retards au système de transport des lignes aériennes américaines, ce qui complique davantage le service aux clients. Vous mélangez ces trois ingrédients et vous vous retrouvez avec ce genre d'article concernant les

## [Texte]

United States. Passengers miss connection; passengers get into huge waiting lines—that kind of thing.

One of the joys of living in Canada is that we can and should profit by not making the same mistakes that occurred in the U.S. system. Canada by its very nature, having its real population density strung out over 3,000 miles by 100 miles, does not lend itself to the same extent to the hub-and-spoke theory, although you do have variations of it. If you have gone through Toronto, which is about our only hub-and-spoke system of real consequence in Canada, you can begin to see the kinds of delay problems and the kinds of passenger service problems that will occur when facilities do not keep pace with demand.

I refer particularly to the terminal one situation in Toronto. I would invite members of this committee to go down to Toronto, particularly on a Friday or a Thursday, and spend a day in terminal one. It is rapidly approaching the category of a zoo, because the facility was built to accommodate a passenger flow of some 3.5 million and it is now processing somewhere in the order of 8 million passengers.

**Mr. Belsher:** Which one is terminal one, the round one or the long one?

**Mr. Sinclair:** The round one, the older one is terminal one. Terminal two is the long one.

**Mr. Benjamin:** A mile long.

**Mr. Belsher:** The Air Canada one. I can never remember the number.

• 1015

**The Vice-Chairman:** Mr. Sinclair, I have a question. If we look at the American situation... and perhaps, not having enough experience myself in the transportation field... when I look at hub-and-spoke, I look at the regional carriers who feed into, as you well realize, Air Canada or other major carriers. We cannot all have jet service in all regions of Canada. But I see a hub-and-spoke system as a regional carrier feeding into a regional airport, which would then have the jet service to deliver the passengers or cargo.

Unfortunately for us, one problem this committee will have to deal with, as the Minister will have also... We always talk about the Quebec-Windsor corridor, but there are many other areas of Canada where the hub-and-spoke would be very efficient. I am not talking about congestion, because for passengers coming from the Gaspé there will never be any great congestion in Mont-Joli, but it should be a regional airport. Coming from the Magdalen Islands... the same thing. B.C., coming from Victoria to Vancouver...

So when we say we are talking about a made-in-Canada package, I do not see that our regional hub-and-spoke is in the same... because we are talking about 25 million

## [Traduction]

États-Unis. Les passagers manquent leur correspondance, doivent faire la queue dans de longues files d'attente—ce genre de chose.

Un des plaisirs de vivre au Canada c'est que nous pouvons ne pas faire les mêmes erreurs que les américains et en tirer parti. A cause de sa nature même, le Canada dont sa population dense réelle se répartit sur 3,000 milles par 100 milles, n'applique pas vraiment le concept étoile, même si on a des variantes de ce concept. Si vous êtes déjà passés par Toronto, probablement le seul centre étoile important que nous ayons au Canada, vous imaginez quel genre de problèmes présenteront les retards, et le service aux passagers, quand les installations existantes ne répondront pas à la demande.

Je pense plus particulièrement à l'aérogare 1 de Toronto. J'invite les membres du Comité à se rendre à Toronto et surtout un vendredi ou un jeudi, et à passer la journée à l'aérogare numéro 1. On en arrive rapidement à une situation de zoo, car l'installation a été construite pour accommoder un flot de passagers de 3,5 millions, alors que l'on en accueille présentement quelque 8 millions.

**M. Belsher:** Laquelle est l'aérogare numéro 1, celle qui est circulaire ou celle qui est linéaire?

**M. Sinclair:** La ronde, la plus ancienne. La linéaire est l'aérogare numéro 2.

**M. Benjamin:** Elle a un mille de long.

**M. Belsher:** C'est celle d'Air Canada. Je ne me souviens jamais du numéro.

**Le vice-président:** Monsieur Sinclair, j'aimerais vous poser une question. Prenons la situation américaine—je n'ai pas suffisamment d'expérience moi-même dans le domaine des transports... lorsque je vois ce centre étoile, je vois également les transporteurs régionaux qu'il alimente, vous le savez très bien, Air Canada ou d'autres transporteurs importants. Toutes les régions du Canada ne peuvent être desservies par des avions à réaction. Je vois un système rayonnant comme un transporteur régional qui alimente l'aéroport régional, ce dernier disposant d'avions à réaction pour le transport des passagers ou des marchandises.

Malheureusement pour nous, le Comité aura à traiter d'un problème, de même que le ministre... nous parlons toujours du corridor Québec-Windsor, mais il y a d'autres régions au Canada où ce concept rayonnant pourrait être très efficace. Je ne parle pas d'encombrement, car les passagers qui arrivent de Gaspé ne vont jamais vraiment congestionner Mont-Joli, et ce devrait être un aéroport régional. Venant des îles de la Madeleine... c'est la même chose. En Colombie-Britannique, le trafic de Victoria à Vancouver...

Ainsi, lorsqu'il est question de système fabriqué au Canada, je ne crois pas que notre système rayonnant régional soit le même... nous parlons de 25 millions de

[Text]

people, spread over 3,000-odd miles, as opposed to 250 million to 300 million in the United States.

**Mr. Sinclair:** You are absolutely right, Mr. Gray. I do not think it will ever be to that extent. And I said earlier that Canada will not have a hub-and-spoke system like that of the United States, but we will have some hubs to some extent. Halifax is a bit of a hub for Atlantic Canada. Montreal is a bit of a hub for Quebec traffic. Toronto. I would expect Winnipeg will eventually become something of a hub. Calgary is now. And of course you have Vancouver. But our hubs are squared at certain points. They are not completely round.

**The Vice-Chairman:** It is like having a flat wheel on a train.

**Mr. Reid:** Mr. Sinclair, I think we agree with your comments. But every airport of any size has its peak periods—not to the degree, of course. . . because as you point out, we do not have the north-south or the regional traffic feeder lines the United States has.

But you have said we can learn from the experience of the United States. Are you in a position to indicate to us now, recognizing that we are going through the throes—I do not say necessarily because of deregulation or otherwise—of the growth of the air industry. . . we are going through those throes and those trends right now. What do we do about them; and can we expect from you or your authorities some assistance as to what we should do about them from an airport management point of view?

**Mr. Sinclair:** I think the Canadian airport system is in reasonably good shape to handle the future, for several reasons; and in my comments I will make one exception.

Unlike the U.S., where the traffic growth since deregulation has been nothing short of phenomenal. . . that growth has not occurred in Canada. The number of passengers carried in Canada in 1986 was equal to the number of passengers carried in 1985, and was equal to the number of passengers carried in the pre-recession high of 1980. So we do not have that 60% to 70% passenger growth in Canada that they have had in the United States, or at least we have seen no evidence of it yet.

Secondly, I think because of our population density, we do not get into the same kind of overcrowding as they have in the United States.

Thirdly, our air traffic control system I do not think has gone through the same sort of throes the U.S. one has gone through, nor is it subject to the same sorts of volumes as the U.S. system. There have been plans for many years to upgrade the U.S. air traffic control system, but it has gotten so mired down in varying levels of micro-management through the U.S. government that several billions of dollars of funding is doing nothing but accumulating interest while various people continue to

[Translation]

personnes réparties sur quelque 3,000 milles, et non pas de 250 à 300 millions aux États-Unis.

**M. Sinclair:** Vous avez tout à fait raison monsieur Gray. Je ne crois pas qu'on soit jamais dans la même situation. Je l'ai dit plus tôt, le Canada n'aura pas un système rayonnant comme celui des États-Unis, mais nous aurons des centres, dans une certaine mesure. Halifax est un peu le centre pour la région atlantique. Montréal l'est pour le trafic du Québec. Toronto. Je m'attends à ce que Winnipeg le devienne éventuellement. Calgary l'est actuellement et on a bien sûr Vancouver. Toutefois, les rayons manquent à certains endroits. L'étoile n'est pas tout à fait complétée.

**Le vice-président:** C'est un peu comme une roue plate sur un wagon.

**M. Reid:** Monsieur Sinclair, je crois que nous sommes d'accord avec vos remarques. Toutefois, chaque aéroport de quelque taille qu'il soit, a des périodes de pointe—pas aussi importantes bien sûr. . . comme vous l'avez souligné, nous n'avons pas ces grandes lignes d'alimentation trafic nord-sud ou régionales comme les États-Unis.

Vous l'avez signalé, nous pouvons tirer parti de l'expérience américaine. Êtes-vous en mesure de nous dire maintenant, sachant que nous éprouvons des difficultés—je ne dis pas nécessairement que c'est à cause de la déréglementation ou autre chose—de croissance au sein de l'industrie aérienne. . . nous faisons face à cette difficulté et à ces tendances maintenant. Qu'allons-nous faire à ce sujet, est-ce que vous-mêmes ou vos autorités nous aideront à trouver ce qu'il faut faire du point de vue gestion des aéroports?

**M. Sinclair:** A mon avis, le système aéroportuaire canadien est en assez bon état pour faire face à l'avenir, et cela pour plusieurs raisons. Je ferai toutefois une exception.

Contrairement aux États-Unis, où la croissance du trafic depuis la déréglementation a été rien de moins que phénoménale. . . le Canada n'a pas connu cette croissance. Le nombre de passagers transportés au Canada en 1986 était le même qu'en 85, et égal aussi au nombre de passagers transportés pendant la période de crête avant la récession de 1980. Par conséquent, nous n'avons pas connu cette croissance de 60 à 70 p. 100 dans le transport des passagers au Canada, comme ce fut le cas aux États-Unis, ou du moins nous ne l'avons pas encore constaté.

Deuxièmement, à cause de notre densité démographique, j'estime que nous n'avons pas les mêmes encombrements qu'aux États-Unis.

Troisièmement, notre système de contrôle de la circulation aérienne n'a pas connu les mêmes crises qu'aux États-Unis, et n'a pas fait face non plus aux volumes du système américain. Il existe depuis de nombreuses années déjà des plans d'amélioration du système de contrôle aérien américain, mais tout cela s'est tellement embourbé dans les différents paliers de microgestion du gouvernement américain que plusieurs milliards de dollars ne font qu'accumuler de l'intérêt

## [Texte]

review plans that should be implemented for the U.S. air traffic control system.

## [Traduction]

tandis que diverses personnes continuent d'examiner des plans de révision du système qui attendent d'être mis en oeuvre.

• 1020

The Canadian system does not have nearly the same problems, but the Canadian government is also moving to replace one of the major deficiencies in the Canadian air traffic control system, the radar system, which was pointed out in Mr. Justice Dubin's royal commission on aviation safety a number of years ago. That radar replacement should be starting to go into effect in the latter part of this year and will continue into the early 1990s. So we learn from the United States both what to do and what not to do to keep us out of problems.

The one exception I will once again refer to is Toronto. Toronto is an extremely difficult situation for passengers, and I think the major reason for that is to some extent the hubbing that is focused on Toronto. For example, as a very rough indication of how hubbing changes volumes, three years ago a combination of Canadian Pacific and Pacific Western had 150 flights a week through Toronto. In August of this year Canadian will put 600 flights a week through Toronto.

**Mr. Reid:** Will terminal three be the answer?

**The Vice-Chairman:** Very briefly, Mr. Sinclair, please.

**Mr. Sinclair:** I am not sure I know the answer to that question. One of the criticisms I would make of our own industry is that we were not fast enough off the mark, nor emphatic enough, with respect to terminal three, and I am very concerned that we might get a terminal that we cannot afford financially but we cannot afford to be without operationally.

**Mr. Reid:** Thank you very much.

**The Vice-Chairman:** I see Mr. Benjamin and Mr. Taylor.

**Mr. Benjamin:** Mr. Sinclair, it is nice to see you again. When you talked about providing, in the event of a transfer of an airport to a municipal or regional authority—or provincial or whatever—I presume you are suggesting that the first thing is that any debts lying on the books of that airport are kept by the government, are not transferred to the new authority. You suggest the provision of a continuing subsidy and that the federal government would also pay some share of any capital projects.

Does that not leave the federal government just about where they were before they came out with this policy paper in terms of the money they will have to put up to those airports? They really will not be any better off. I

Le système canadien est loin d'avoir les mêmes problèmes, mais le gouvernement canadien se propose de son côté de palier l'une des grosses lacunes du système de contrôle du trafic aérien du pays, le réseau radar, problème qui a été soulevé par la Commission royale d'enquête Dubin sur la sécurité aérienne, qui remonte à plusieurs années déjà. Il est prévu que l'on commence à remplacer le réseau vers la fin de l'année, et ce travail se poursuivra jusque dans le début des années 1990. Nous apprenons donc des États-Unis ce que nous devons faire et ce que nous ne devons pas faire pour éviter des problèmes.

La seule exception, encore une fois, ce serait Toronto. L'aéroport de Toronto pose de graves problèmes pour les passagers, et la principale raison à cela c'est le fait qu'une partie importante du rayonnement se fait à partir de Toronto. Je vais vous donner un exemple qui illustrera comment les schémas de rayonnement changent les volumes. Il y a trois ans, le CP et Pacific Western avaient 150 vols par semaine qui passaient par Toronto. En août de cette année, le CP fera passer 600 vols par semaine par Toronto.

**M. Reid:** Le terminal 3 sera-t-il la solution au problème?

**Le vice-président:** Je vous demanderai d'être bref, monsieur Sinclair.

**M. Sinclair:** Je ne sais si je connais la réponse à cette question. L'un des reproches que je ferais à notre propre industrie c'est que nous n'avons pas été assez rapide à démarrer. Nous n'avons pas suffisamment insisté pour ce qui est du terminal 3, et je crains que l'on se retrouve avec un terminal dont on n'a pas les moyens mais dont on ne peut se permettre de se passer, pour mener à bien nos activités.

**M. Reid:** Merci beaucoup.

**Le vice-président:** M. Benjamin et M. Taylor ont demandé la parole.

**M. Benjamin:** Monsieur Sinclair, j'ai plaisir à vous revoir. Vous parliez tout à l'heure des garanties à prévoir en cas de transfert d'un aéroport d'autorités municipales ou régionales, au même provinciales à... J'imagine que ce que vous avez voulu dire c'est qu'en tout premier lieu, toutes les dettes inscrites dans les livres de l'administration de l'aéroport devraient être assumées par le gouvernement et non pas transférées à la nouvelle administration. Vous avez parlé de prévoir une subvention permanente et de faire en sorte que le gouvernement fédéral paie aussi une part de tout programme d'immobilisations.

Si l'on adoptait vos propositions, le gouvernement fédéral ne se retrouverait-il pas dans la situation qu'il a connue jusqu'à l'élaboration de cet énoncé de politique, et je songe ici à l'argent que le gouvernement devra

[Text]

look on this paper as more of a drive to reduce government spending than anything else; but, whether or not it is, do you not think it is really a situation where there will not be a heck of a lot of difference in what kind of funding the government will have to put out?

**Mr. Sinclair:** I agree with your remarks. It is really an ideological issue. There may be some financial pay-back in the longer term, by reason of local entrepreneurs being able to manage and run the airport and make a greater commercial success of it than perhaps government can. But certainly in the near term the amount of money government would be putting out for airports would be substantially unchanged.

• 1025

**Mr. Benjamin:** So really, what is the point of bothering?

**Mr. Sinclair:** Once again, it is a determination of whether or not governments have to run airports; and I would suggest to you that I do not think it is mandatory that government run airports. Government does not run bus terminals. Government does not run rail terminals. In many places in the world government does not run airport terminals. There is nothing that says government has to run airports.

**Mr. Benjamin:** Well, it will be a form of government of some kind, whether municipal or provincial or regional. It will still be a government of some kind.

You also suggested that the airports be turned over to the local authority for a nominal \$1 a year.

**Mr. Sinclair:** The top 9 or 10 airports in the country would have to have some other kind of deal, because in many cases their revenues do exceed costs of operation. So I do not hold to that. I am talking about the vast majority of airports that are—

**Mr. Benjamin:** Do you not run into the problem that if one municipality or regional authority gets a better deal than the next one a few hundred miles away, the fight is on and you have some complaining about being discriminated against—they are not getting as good a deal as the other? When you were discussing it with Mr. Reid or Mr. Belsher earlier, I think you spoke in favour of uniformity right across the country. But you do not mean uniform in terms of who gets what, who gets how much money or anything like that. You are not referring to that. You are referring to regulations, standards, and so forth.

[Translation]

consacrer à ces aéroports? La situation ne sera guère meilleure. A mon sens, ce qui est visé ici, surtout, c'est une réduction des dépenses fédérales. Cependant, que ce soit ou non le but, ne pensez-vous pas que cela mènerait à une situation où il n'y aurait pas de grande différence en ce qui concerne le financement que devra assurer le gouvernement.

**M. Sinclair:** Je suis d'accord avec vous là-dessus. Il s'agit véritablement d'une question d'idéologie. Il se pourrait qu'il y ait certains avantages financiers à long terme, si les entrepreneurs locaux sont en mesure de gérer et de faire fonctionner l'aéroport et d'en faire une meilleure réussite commerciale que ne le pourrait le gouvernement. Mais à court terme, les montants d'argent que le gouvernement consacrerait aux aéroports resteraient à peu près les mêmes.

**M. Benjamin:** Alors, à quoi cela sert-il?

**M. Sinclair:** Là encore, il s'agit de savoir si les gouvernements doivent ou non gérer les aéroports. Je pense, quant à moi, que ce ne devrait pas forcément être le gouvernement qui s'en occupe. Le gouvernement ne gère pas les gares d'autobus ni les gares de train. Et dans bien des pays, le gouvernement ne gère pas les aéroports. Il n'y a rien qui dise que ce doit forcément être le gouvernement qui gère les aéroports.

**M. Benjamin:** Ce sera une forme ou une autre de gouvernement, qu'il s'agisse d'autorités municipales, provinciales ou régionales. Ce sera toujours un gouvernement d'un genre ou d'un autre qui sera responsable.

Vous avez également proposé que les aéroports soient cédés aux autorités locales pour une somme annuelle symbolique de un dollar.

**M. Sinclair:** Il faudrait prévoir des arrangements différents pour les neuf ou dix premiers aéroports du pays, car dans bien des cas, leurs revenus dépassent leurs frais généraux. Ce n'est donc pas une formule à laquelle je tiendrais pour tout le monde. Je parle ici de la grande majorité des aéroports qui sont...

**M. Benjamin:** Ne craignez-vous pas que cela déboucherait sur une situation où une municipalité ou une administration régionale se retrouverait avec de meilleurs arrangements que son voisin, quelques centaines de miles plus loin et que cela dégénère en bagarre, les uns se plaignant d'être victimes de discrimination... parce qu'ils n'auraient pas des arrangements aussi intéressants que le voisin? Lorsque vous en avez parlé tout à l'heure avec M. Reid ou M. Belsher, il me semble vous avoir entendu dire que vous seriez favorable à un système uniforme d'un bout à l'autre du pays. Mais vous n'entendez pas par là qu'il devrait y avoir uniformité quant à la distribution de l'argent, etc. Ce n'est pas de cela que vous parlez, mais plutôt des règlements, des normes, etc., n'est-ce pas?

## [Texte]

**Mr. Sinclair:** Yes, the basic criteria should be the same. The arithmetical numbers may differ, but the basic criteria should be the same, so that everybody gets the same sort of treatment.

**The Vice-Chairman:** Mr. Benjamin, I think it is important to point out, if I understand correctly the Minister's policy paper on it, that no individual airport will be required to be bought from the government. The Minister has said very openly that there is no pressure on anyone.

**Mr. Benjamin:** No, no, it is entirely voluntary.

**The Vice-Chairman:** That is right.

**Mr. Benjamin:** That has nothing to do with what I am asking.

**The Vice-Chairman:** No, but we should make it very clear, as Mr. Sinclair has mentioned, that there are probably nine major airports that are making money, but those that are not making money will not be required to be taken over by local administration.

**Mr. Benjamin:** No, of course not. We are not suggesting that.

You were talking about congestion in the U.S. experience, and of course the mess in Toronto. I noticed, reading an article the other day, that the FAA in the United States now is considering or threatening to start spreading out or lengthening peak periods and forcing airlines not to be all arriving and taking off at the same time. Do you think that is an inevitable result?

You said in conjunction with this that in effect air traffic controllers are spreading out or lengthening out peak periods anyway by refusing to let them land or take off. So since all the airlines will not get together and spread out their flight arrivals and departures, do you not think it is inevitable that a federal authority, Canada or U.S., will have to step in and say your peak period in Toronto is going to be from 6.30 a.m. to 10.30 a.m., not 7.30 a.m. to 8.30 a.m.?

**Mr. Sinclair:** I do not think you can do it that way. I think what the FAA and the airlines have done in the United States is sat down and worked co-operatively at several of the major hubs where there were major problems and they have arrived at some fairly significant solutions that should ease the summertime peaking. I think that is basically a stopgap measure, but at least it paves the way for a more realistic approach to that kind of hubbing concept.

• 1030

The fact is that the passenger wants to travel at certain times of the day in order to arrive at a destination at a certain time. I do not think it is the role of government or airlines to tell the travelling public when they will go or when they will not go. There are other flights during the

## [Traduction]

**M. Sinclair:** Oui, les critères de base devraient être les mêmes. Les chiffres varieraient peut-être, mais les critères de base devraient être les mêmes, pour que chacun soit traité de la même façon.

**Le vice-président:** Monsieur Benjamin, je pense qu'il importe de souligner—si j'ai bien compris l'énoncé de politique du ministre—qu'aucun aéroport ne serait tenu d'être acheté au gouvernement. Le ministre a dit très clairement que des pressions ne seraient exercées sur personne.

**M. Benjamin:** En effet, ce serait un système de libre choix.

**Le vice-président:** C'est exact.

**M. Benjamin:** Cela n'a rien à voir avec la question que j'ai posée.

**Le vice-président:** Non, mais je tenais à ce qu'il soit très clair, comme l'a souligné M. Sinclair, qu'il y a sans doute neuf gros aéroports qui font de l'argent, mais que ceux qui n'en font pas ne seront pas forcés d'être pris en main par les différentes administrations locales.

**M. Benjamin:** Mais sûr que non. Ce n'est pas cela que nous proposons.

Vous parlez de la congestion aux États-Unis et il y a bien sûr toute cette pagaille à Toronto. J'ai lu dans un article, l'autre jour, qu'aux États-Unis, la FAA menace d'étaler ou de prolonger les périodes de pointe, pour obliger les compagnies aériennes à ne pas faire atterrir et décoller tous leurs avions en même temps. Pensez-vous que ce sera là un résultat inévitable?

À ce même propos, vous disiez tout à l'heure que les contrôleurs aériens parviennent déjà à étaler ou à prolonger les périodes de pointe en refusant l'autorisation de décoller ou d'atterrir. Étant donné que les compagnies aériennes refusent de s'entendre et d'étaler les départs et les arrivées de leurs vols, ne pensez-vous pas que les autorités fédérales, qu'elles soient canadiennes ou américaines, vont devoir inévitablement intervenir pour dire, par exemple, à Toronto, la période de pointe sera de 6h30 à 10h30, et non pas de 7h30 à 8h30?

**M. Sinclair:** Je ne pense pas que l'on puisse procéder de la sorte. Ce qu'ont, je pense, fait la FAA et les compagnies aériennes aux États-Unis, c'est s'asseoir ensemble et s'entendre sur des mesures à prendre pour corriger les gros problèmes qui existent dans les aéroports plaques tournantes. Ensemble, ils en sont arrivés à des solutions intéressantes qui devraient réduire les problèmes qui se posent lors des périodes de pointe d'été. Ce n'est sans doute qu'une mesure intermédiaire, mais cela préparera au moins le terrain pour une approche plus réaliste pour les aéroports plaques tournantes.

Le problème, c'est que les passagers veulent partir à une certaine heure afin d'arriver à leur destination à une certaine heure. Je ne pense pas qu'ils doivent revenir au gouvernement ni aux compagnies aériennes de dire aux voyageurs quand ils pourront partir et quand ils ne

[Text]

day if they wish to exercise some discretion, and there is usually a greater number of discount seats at off-peak period times than there certainly is at peak period times.

**Mr. Benjamin:** That is right. The government has said it is not going to share the air transportation tax, and I do not see how they can with the other services they have to provide, and they will probably continue to be in the hole on that. If a local authority does take over, they are faced with getting revenues from other places, including getting some more businesses in or near the airport and collecting more lease fees or whatever. Given that situation, would you think there is also a possibility, if not the likelihood, that they would have to look at putting some kind of a head tax on, so much per passenger, to make the operation viable? If it goes bankrupt or is just continually being a loser and the local authority says they want out, do you think the federal government then is responsible for continued operation of the airport and take it back over again?

**Mr. Sinclair:** You have asked two questions there, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Yes, I have been sneaky on account of the chairman.

**Mr. Sinclair:** I will very quickly try to answer two questions. With respect to a head tax, yes, that is not improbable. Edmonton Municipal Airport levies a head tax right now.

**Mr. Benjamin:** How much is it, do you know?

**Mr. Sinclair:** I think it is about \$3, somewhere in that area. That is one of the main reasons that Edmonton Municipal Airport is self-sustaining at the moment. So an individual head tax by a local authority is—

**Mr. Benjamin:** It is like a Chinese labourer brought over to build the CPR.

**Mr. Sinclair:** No, I would not say that. It is used in many places around the world and in one major instance in Canada.

**Mr. Benjamin:** It is probable.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much. Mr. Taylor.

**Mr. Taylor:** I will just have two quickies. The first one is in connection with the building of airports. Hindsight is always more wonderful than foresight, and sometimes we are critical of those who built the airports, Toronto number one, and other airports. To bring it right up to our present day, do you think we are showing enough vision today in the construction of new airports?

**Mr. Sinclair:** Mr. Taylor, I think we have shown quite a bit of vision. There are probably quite a few airports in the country that are overbuilt. Toronto at the moment is

[Translation]

pourront pas partir. Il y a d'autres vols, à d'autres moments dans la journée, s'ils veulent exercer une certaine discrétion et, en règle générale, les prix sont plus intéressants pour les vols qui sont inscrits en dehors des périodes de pointe.

**M. Benjamin:** C'est exact. Le gouvernement a déclaré qu'il ne va pas partager la taxe sur le transport aérien, et je ne vois pas comment il pourrait le faire, vu les autres services qu'il doit assurer. Il va sans doute continuer d'être dans le trou avec cela. Si un aéroport est pris en main par les autorités locales, ces dernières seront obligées de trouver des revenus auprès d'autres sources, et il leur faudra notamment encourager davantage d'entreprises à venir s'installer à l'aéroport ou dans les environs, pour pouvoir toucher davantage de revenus de location, etc. Cela étant, pensez-vous qu'il serait possible ou même probable que les autorités cherchent alors à imposer une taxe par passager, pour maintenir la viabilité de l'aéroport? Enfin, si l'aéroport fait faillite ou bien s'il continue tout simplement de perdre de l'argent, et si les autorités locales disent qu'elles n'en veulent plus, pensez-vous que le gouvernement fédéral serait alors responsable d'en assurer le fonctionnement et donc de le reprendre?

**M. Sinclair:** Monsieur Benjamin, vous venez de poser deux questions.

**M. Benjamin:** Oui, j'ai fait cela en douce, à cause du président.

**M. Sinclair:** Je ferai de mon mieux pour répondre très vite aux deux questions. Pour ce qui est de la taxe par voyageur, ce n'est pas improbable. D'ailleurs, l'aéroport municipal d'Edmonton perçoit déjà une taxe de ce genre.

**M. Benjamin:** Savez-vous à combien elle s'élève?

**M. Sinclair:** Je pense qu'elle est d'environ 3\$. C'est d'ailleurs largement grâce à cette taxe que l'aéroport municipal d'Edmonton est aujourd'hui autosuffisant. Par conséquent, une taxe par voyageur, perçue par les autorités locales, serait. . .

**M. Benjamin:** C'est comme les Chinois qu'on a fait venir pour construire le CPR.

**M. Sinclair:** Non, je ne dirai pas cela. On a recours à cela dans différents pays du monde ainsi que dans un gros aéroport canadien.

**M. Benjamin:** C'est donc probable.

**Le vice-président:** Merci beaucoup. Monsieur Taylor.

**M. Taylor:** Deux petites questions. La première concerne la construction des aéroports. On voit toujours plus clair après coup, et on critique parfois ceux qui ont construit des aéroports comme celui de Toronto, et d'autres encore. Pensez-vous qu'aujourd'hui, lorsqu'on construit de nouveaux aéroports, on fait preuve de suffisamment de prévoyance?

**M. Sinclair:** Monsieur Taylor, je pense qu'on a fait preuve de beaucoup de prévoyance. Il y a sans doute quelques aéroports au pays qui sont trop gros, alors que

## [Texte]

underbuilt. As I said before, I think capacity-wise the Canadian airport system is in pretty good shape in most places in the country today.

**Mr. Taylor:** I think so too. Sometimes I wonder though. I was in Edmonton when the airport was built there several years ago, and I thought the design was pretty wonderful, but in actual practice I find that many, particularly veterans who had leg injuries who hate the idea of walking up or down stairs, find the Edmonton airport very, very inconvenient today. You cannot accommodate everybody, but I just wonder whether in airport construction today we should consider a lot of things that perhaps were not even thought about 20 years ago.

I was quite interested in your comments about the paper. I had nothing to do with the preparation of the paper. As a matter of fact the only thing I know about it is what we asked the Minister when he was before the committee. My question was whether there is any thought of making this compulsory or mandatory. His answer was no, it was going to be completely voluntary. In view of that, I am wondering that if the paper had contained a lot of details in regard to subsidies and other things that are proper items for negotiation if the department would not have been severely criticized for establishing criteria that should be properly negotiated. Would you not think there would be some danger of that if all these details were put out?

• 1035

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, Mr. Taylor, no, I do not think so. I think government has to make the ground rules clear. They do not have to dot every *i* and cross every *t*. And certainly the policy is voluntary, no doubt about that; nobody is compelled to get into this kind of thing.

I guess where I am coming from is if I am an interested proponent, I do not have enough information here to make a reasonable proposal.

**Mr. Taylor:** I think that was the general comment of the municipalities the other day, who were very interested. They wanted more detail. Perhaps the next paper on this would contain details that the municipalities are asking for and that you are asking for.

**Mr. Sinclair:** We would welcome that, sir.

**Mr. Taylor:** I think there are a number of people who like the idea, who want to look into it. I personally think there are items in our airports that could be far better handled by the local authorities—

**Mr. Reid:** So do I.

**Mr. Taylor:** —than they can by a place 100 or 2,000 miles away.

**Mr. Sinclair:** Yes, sir.

## [Traduction]

l'aéroport de Toronto est trop petit. Comme je le disais tout à l'heure, côté capacité, le réseau d'aéroports canadiens se porte plutôt bien.

**M. Taylor:** Je le pense, moi aussi. N'empêche que je me pose parfois des questions. J'étais à Edmonton il y a quelques années lorsqu'on était en train d'y construire l'aéroport, et j'avais trouvé le design très intéressant. J'ai cependant constaté que de nombreux voyageurs, notamment des anciens combattants qui ont été blessés aux jambes et n'aiment pas les escaliers, trouvent l'aéroport d'Edmonton très malcommode. On ne peut bien sûr pas arranger tout le monde, mais je me demande si l'on ne devrait pas aujourd'hui, lorsqu'il s'agit de construire des aéroports, songer à différentes choses auxquelles on n'aurait même pas pensé il y a 20 ans.

J'ai été très intéressé par vos commentaires au sujet du rapport. Je n'ai pas du tout participé à sa rédaction. D'ailleurs, tout ce que j'en sais, c'est ce que le ministre nous a dit en réponse aux questions que nous lui avons posées lorsqu'il a comparu devant le Comité. J'avais demandé si on envisageait de rendre cela obligatoire. Il a répondu que non; qu'on avait opté pour une formule de libre choix. Cela étant, si le rapport contient toutes sortes de détails sur les subventions et autres qui sont des facteurs négociables, le ministère n'aurait-il pas été sévèrement critiqué pour avoir fixé des critères qui auraient dû être négociés? N'est-ce pas là un risque, si tous ces détails sortaient?

**M. Sinclair:** Non, monsieur Taylor, je ne le pense pas. Je crois que le gouvernement doit expliquer très clairement toutes les règles de base, mais il n'est pas question de mettre des points sur tous les *i* ni de barrer tous les *t*. De toute façon, chacun est libre de choisir. Personne n'est obligé de se lancer là-dedans.

Ce à quoi je veux en venir, c'est que si j'étais intéressés, je n'aurais pas suffisamment de renseignements pour pouvoir faire une proposition raisonnable.

**M. Taylor:** C'est plus ou moins ce que nous ont dit les représentants des municipalités qui sont venus nous voir l'autre jour et qui étaient très intéressés. Ils auraient voulu avoir plus de détails. Peut-être que le prochain rapport là-dessus contiendra les précisions que vous-mêmes et les municipalités aimeraient avoir.

**M. Sinclair:** Cela nous ferait grand plaisir, monsieur.

**M. Taylor:** Je pense que les gens sont nombreux à aimer l'idée et à vouloir regarder tout cela de plus près. Je pense personnellement qu'il y a certaines choses dans les aéroports qui pourraient être bien mieux assurées par les autorités locales. . .

**M. Reid:** Moi aussi.

**M. Taylor:** . . . que par quelqu'un situé 100 ou 2,000 milles plus loin.

**M. Sinclair:** Oui.

[Text]

**Mr. Taylor:** Thank you very much.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Sinclair. We appreciate as always—

**Mr. Reid:** Do we have another witness? Is that what you are saying, Mr. Chairman?

**The Vice-Chairman:** Yes, we have another witness coming, Mr. Reid. We have COPA coming before us.

Mr. Sinclair, on behalf of the committee, we thank you for having appeared before us. The committee takes great delight in listening to your expert testimony. I am sure we will be seeing much more of one another. Thank you very much.

**Mr. Sinclair:** Thank you.

**The Vice-Chairman:** We now call before the committee the Canadian Owners and Pilots Association. Appearing before us are Mr. Russ Beach, Dr. John Lockhart, Lillian Varcoe, Steve Sherriff, and Mr. Bill Pepler.

I also believe, as concerns our meeting this morning, the three main points COPA would like to bring before the committee are first, the proposal to turn over certain Transport Canada airports to local public bodies or local civic administrations; second, the need to amend the Aeronautics Act to grant the Civil Aviation Tribunal additional authority; and third, the need to amend section 5.5 of the Aeronautics Act.

I would ask that you keep your opening remarks as brief as possible. As usual, we are caught in a tight timeframe, and the bells are going to ring at 11 a.m. or 11.15 a.m. I am sure that what you are going to tell us will be very meaningful.

**Mr. Russ Beach (President, Canadian Owners and Pilots Association):** Thank you very much, Mr. Chairman. I agree with you that we have really an impossible pressure of time. It is pretty hopeless to try to cover some of the things we would like to cover even briefly with you this morning, and at the outset we would ask if you would consider giving us an opportunity at another convenient time so we could do a much more comprehensive job, because, of all things, we of general aviation are kind of a mouthy group. We have a lot to say and a lot of concerns.

The people who are with me as witnesses I would like to introduce to you. Ms Lillian Varcoe is a COPA director and our western vice-president. She is a pilot and a member of the 99s, and holds a trans-Canada seaplane record. Dr. John Lockhart is a COPA director and eastern vice-president, and he is our medical adviser. He is a physician and surgeon, a DOT medical examiner. He owns his own airport along with two airplanes, and he is a

[Translation]

**M. Taylor:** Merci beaucoup.

**Le vice-président:** Merci beaucoup, monsieur Sinclair. Comme toujours, nous apprécions. . .

**M. Reid:** Y a-t-il un autre témoin? Est-ce cela que vous vouliez dire, monsieur le président?

**Le vice-président:** Oui, nous allons entendre un autre témoin, monsieur Reid. Il s'agit de représentants de la *Canadian Owners and Pilots Association*.

Monsieur Sinclair, j'aimerais au nom de tous les membres du Comité vous remercier d'être venu comparaître devant nous. Le Comité prend toujours plaisir à vous écouter, vous qui êtes un expert. Je suis certain que nous aurons l'occasion de nous revoir souvent. Merci beaucoup.

**M. Sinclair:** Merci.

**Le vice-président:** Nous allons maintenant entendre les représentants de la *Canadian Owners and Pilots Association*. Nous accueillons parmi nous M. Russ Beach, le D<sup>r</sup> John Lockhart, M<sup>me</sup> Lillian Varcoe, M. Steve Sherriff et M. Bill Pepler.

Si j'ai bien compris, les représentants de la COPA aimeraient discuter avec nous ce matin de trois questions: tout d'abord, le projet visant à céder à des groupes publics locaux ou à des administrations municipales certains aéroports qui relèvent aujourd'hui du ministère des Transports; deuxièmement, le besoin de modifier la Loi sur l'aéronautique de façon à accorder des pouvoirs supplémentaires au tribunal de l'aviation civile; et, troisièmement, le besoin de modifier l'article 5.5 de la Loi sur l'aéronautique.

Je vous demanderai de vous en tenir à des remarques préliminaires aussi brèves que possible. Comme d'habitude, notre horaire est très serré et la sonnerie va commencer à retentir à 11 heures ou à 11h15. Je suis certain que vous avez des propos très intéressants à nous tenir.

**M. Russ Beach (président, Canadian Owners and Pilots Association):** Merci beaucoup, monsieur le président. Je conviens que cet horaire est absolument impossible. Nous ne parviendrons jamais à couvrir avec vous ce matin ne serait-ce qu'une partie des questions qui nous préoccupent, et j'aimerais donc vous demander tout de suite si vous seriez prêts à nous réinviter à un autre moment qui vous conviendra afin que nous puissions faire un travail un peu plus exhaustif. Dans le monde de l'aviation, nous avons en général la langue bien pendue. Nous avons beaucoup à dire sur un grand nombre de choses.

J'aimerais maintenant vous présenter les personnes qui m'accompagnent. M<sup>me</sup> Lillian Varcoe est membre du conseil d'administration de la COPA et elle est notre vice-présidente pour l'Ouest. Elle est pilote, elle est membre du groupe des «99s» et elle détient un record transcanadien pour les hydravions. M. John Lockhart est membre du conseil d'administration de la COPA et vice-président responsable de l'Est. Il est également notre

## [Texte]

Class P engineer—he is the only doctor I know of that is—and therefore he is very steeped in aviation.

Steve Sherriff is a COPA director. He is a lawyer. He happens to be the senior counsel for discipline in the Law Society of Upper Canada and a former Crown attorney, but here he is acting not on our behalf as our lawyer but rather he participates in any COPA deliberations because both as a director and a member he gives us a lot of guidance from a legal point of view.

• 1040

On my far left is Bill Peppler, who is the general manager of COPA and has been for some 30 years. He is a pilot and an AME engineer. He knows more about all phases of aviation, particularly general aviation, than any person else that I know of.

I believe the committee probably has a report of our summary. Therefore, I will just breeze through it and give you an opportunity then to ask whatever questions there is time for.

We have a lot of the same concerns as your previous witness in that a lot of questions have not been answered and we have difficulty in dealing with it. Our prime concern in the first part of our brief is that we do not think the airport should be disposed of any kind of permanent basis, but rather on some kind of lease or a call-back sort of arrangement whereby if the airport was not being managed and fulfilling the roles the government had in mind then it could be reversed. Even today, there are a number of airport commissions operating in Canada for various municipalities and there is a very wide divergence of the types of attitudes they have towards the airport and its purpose and what role it should be fulfilling in society. So we do not think it should be a permanent, irrevocable decision.

Another of our points is that we are very enthusiastic about some of the possibilities of the airports being taken over by municipalities and we believe that airport authorities could, under proper guidelines, which probably would go along with a lease arrangement, offer a lot of advantages in that they would be able to offer more flexible management, a more flexible approach to user fees and charges.

I am not, by any wild stretch of the imagination, suggesting that there should be contemplated a whole new structure of user fees, because COPA has long since and traditionally had the attitude that there should not, at airports, be any kind of user fee charged. The revenue should be derived from some other source. There is no more justification in having a user fee to get access to the Ottawa airport than there is in charging a toll rental to drive up and down Wellington Street. That is just not the way to handle the financing.

## [Traduction]

conseiller médical. Il est chirurgien-physicien et il travaille comme examinateur pour le ministère des Transports. Il a son propre aéroport et deux avions et il détient un certificat d'ingénieur de classe P. Il est le seul médecin que je connaisse dans ce cas. Il est donc très calé dans le domaine de l'aviation.

Steve Sherriff est membre du conseil d'administration de la COPA. C'est un avocat. Il est avocat principal chargé de la discipline à la *Law Society of Upper Canada*. Il ne nous représente mais participe par contre à nos délibérations à titre d'administrateur et de membre et nous donne des avis juridiques.

À ma gauche, il y a Bill Peppler, directeur général de la COPA depuis 30 ans. Il est pilote et mécanicien d'entretien. De tous les gens que je connais, c'est celui qui s'y connaît le plus dans le domaine de l'aviation, surtout l'aviation générale.

Le Comité a un exemplaire de notre rapport, je crois. Je vais donc me contenter de le lire en diagonales, après quoi vous pourrez me poser toutes les questions que vous voudrez dans le temps qui restera.

Comme le témoin précédent, nous nous inquiétons beaucoup du fait que quantité de questions troublantes restent sans réponse. Comme nous l'indiquons dans la première partie de notre document, nous trouvons que le gouvernement ne devrait pas se défaire de façon permanente de l'aéroport mais plutôt chercher à le céder à bail d'une manière ou d'une autre pour pouvoir en reprendre possession si son utilisation ne répond pas à la vocation fixée par le gouvernement. Même aujourd'hui, il existe au Canada bon nombre de commissions aéroportuaires dans diverses municipalités qui ont des conceptions tout à fait différentes du rôle et de la vocation d'un aéroport dans la société. Pour cette raison, nous trouvons qu'il devrait être possible de revenir sur une décision.

L'idée que les aéroports puissent passer dans les mains des municipalités nous sourit beaucoup. Moyennant des lignes directrices appropriées, liées au mode de cession, les autorités aéroportuaires pourraient probablement apporter beaucoup d'améliorations, une gestion plus souple et une application moins rigide des droits d'utilisation.

Loin de moi l'idée de proposer tout un nouveau barème de droit d'utilisation, parce que depuis toujours la COPA est d'avis qu'il ne devrait y avoir aucuns droits d'utilisation dans les aéroports. Les recettes devraient venir d'ailleurs. Il n'est pas plus justifié d'imposer un droit pour avoir accès à l'aéroport d'Ottawa que pour se promener en voiture rue Wellington. Ce n'est tout simplement pas la façon de s'y prendre.

*[Text]*

I think the airport authorities could respond more locally to local demands and needs. They could use local facilities probably more economically, even with fire and police, and so on. It could be combined with the existing facilities the municipalities would have.

We think too that local authorities would be more sensitive to local problems and would not be as insensitive as some of our airports. For example, I think of the Ottawa airport as a horrible example of the kind of management that is critical to general aviation.

I shall divert for just a moment to explain that we in COPA feel that we are the principal voice representing private aircraft and general aviation. We are by far the largest aviation organization in Canada, with something over 21,000 members. We are a democratically elected organization and have directors from coast to coast, some 26 directors. We think we have the greatest expertise that there is in existence in one body, with regard to aviation and aviation problems.

• 1045

I guess it needless to remind the committee that general aviation represents 98% of Canada's air fleet. It represents about that much importance with regard to the contribution that aviation makes to society in Canada. And often, because general aviation does not have the clout financially of the airlines, and so on, people are a little inclined to take it for granted. It is a lot more important that a general aviation aircraft, for example, opens the Canadian north than it is that it opens Florida south for a lot of straw-hat tourists.

We in general aviation do not take a back seat to anyone. We feel that we play an important part in the economy of Canada. One time, for example, at the Ottawa airport, we used to have parking for private aircraft adjacent to the terminal where we could get customs service, access to the FSS station and to the weather office. The FSS and the weather office are critical to safe operation of aircraft, whether they are private aircraft or the airlines. Those two facilities have been behind locked doors for several years over our urgent protests. Apparently at one time some Armenians threatened the security of the terminal, so they locked the doors, which prevented pilots from getting access to those facilities except by telephone. This is a most unsatisfactory way of doing it.

With the overhaul of the Ottawa airport, several areas of aircraft parking have been re-dedicated to parking for DOT employees, and we do not think that is a prime purpose of that airport. There had been some make-shift facilities at the north end of the airport for customs, but those are really all the services that general aviation have had there.

This is an illustration of what we think would probably be improved if we had a more intimate contact with the

*[Translation]*

Les autorités aéroportuaires, à mon avis, seraient mieux à même de répondre aux besoins locaux. Elles pourraient probablement employer de façon plus rentable les services locaux, même les services d'incendie et de police. Leurs services pourraient être combinés à ceux qui existent déjà dans les municipalités.

Une administration locale serait aussi plus sensible aux difficultés particulières à la localité, contrairement à ce qui se passe dans certains de nos aéroports. Par exemple, je trouve que celui d'Ottawa est le pire exemple de mauvaise gestion dont soit victime l'aviation générale.

Je vais digresser un moment pour vous expliquer que la COPA estime être le principal porte-parole de l'aviation générale et des propriétaires d'avions privés. Avec ses quelques 21,000 membres, la COPA est de loin la plus vaste organisation d'aviation au Canada. Elle compte 26 administrateurs élus démocratiquement et venant de toutes les régions du pays. Dans le domaine de l'aviation, c'est chez nous que se retrouve la plus grande concentration de spécialistes.

Il est probablement inutile de vous rappeler que l'aviation générale représente 98 p. 100 de la flotte aérienne du Canada. La contribution qu'elle apporte à la société canadienne est à l'avenant. Mais parce qu'elle n'a pas le poids financier des compagnies aériennes, les gens sont portés à la tenir pour acquise. Le fait d'ouvrir le grand nord canadien est bien plus important pour un appareil de l'aviation générale que d'ouvrir la Floride à une bande de touristes.

Nous, dans l'aviation générale, ne le cédon's à personne. Nous jouons un rôle important dans l'économie du pays. À l'aéroport d'Ottawa, il y a eu une époque où le parc de stationnement de nos appareils se trouvait à côté de l'aérogare où on pouvait avoir accès aux services des douanes, au bureau de piste et à la météo. Les services du bureau de piste et de la météo sont de première importance pour le vol en avion, qu'il s'agisse d'un appareil privé ou des compagnies aériennes. Malgré nos protestations véhémentes, ces deux bâtiments sont maintenant interdits d'accès depuis plusieurs années. Il semble qu'à un moment donné des Arméniens ont menacé la sécurité de l'aérogare, si bien qu'on a verrouillé les portes, ce qui empêche les pilotes de communiquer avec ces services autrement que par téléphone. C'est tout à fait inacceptable.

Avec la rénovation de l'aéroport d'Ottawa, plusieurs emplacements de stationnement naguère réservés aux appareils sont maintenant attribués à des employés du ministère des Transports. Pour nous, ce n'est pas à ça que ça sert un aéroport. À l'extrémité nord de l'aéroport, il y a déjà eu des bâtiments de fortune qui abritaient les douanes, mais c'était là les seuls services offerts à l'aviation générale.

C'est le genre de choses qui seraient probablement améliorées si nous étions en contact plus étroit avec la

## [Texte]

management of the airport. This brings me to my other important point: we think the lease should specify some guidelines as to the complexion of the managing body. If it is a commission, it should have representation from, for example, general aviation as well as other representations that might be felt to make a contribution.

Another thought that we had is that if this program does go ahead... As the previous witness has pointed out, there seem to be multiple obstacles in it. It seems to be a long piece down the road. But if it does go ahead, we feel that the government should establish some kind of airport leasing consultative body, for want of a better title for it. Every lease that is contemplated should be referred to such a body, which would consist of people such as the cross-section representation. They in turn would review the lease as it applies to whatever location in Canada it happens to apply to, and comment on how the lease might affect the overall picture or the local community. We think that is important, because we think you just cannot apply a harness to the whole system.

• 1050

We have seen news stories about what a wonderful thing the Edmonton airport is, and for general aviation we think the Edmonton airport is a disaster. It is the one airport that is intent on making itself pay, and we think that is the last term of reference it should have. I heard the other day of another airport, but until I had heard of that, Edmonton was the only airport I knew of in the whole world that charges an airport passenger tax on general aviation passengers. What a reputation!

On the other end of the stick, I think of the Smiths Falls airport, which I am pretty intimate with, because I fly out of there. That airport does not consider or does not contemplate ever having a landing fee, a parking fee, or any kind of a charge, because we think anybody who lands at that Smiths Falls airport, even including Russ Beach, is an asset to the community, somebody we really welcome, and somebody who is going to make a contribution to the economy of the town. The town has put a fair amount of money into the airport and takes a great interest in it as a very important part of it.

Last—and I see we are running out of time and you have not even asked questions about it—is our concern about safety and the aspects I talked about as far as the Ottawa airport, for example, is concerned in getting facilities for that kind of information. I do not need to talk to this body about safety, because we flogged it pretty hard over the discussions about section 5.5. I feel we are brothers under the skin, because I feel in the final writing of section 5.5, when it appeared in that legislation, we both got hosed on the wording of it, because we were given great assurance by this committee that we did not have really very much to be concerned about, because of the tribunal and our access to an appeal. Then we found when it was finally written, after it had left you people and it finally came back to the third reading, it was not the same document at all.

## [Traduction]

direction de l'aéroport. Ce qui m'amène à discuter d'un autre point important. À notre avis, le bail devrait comprendre des lignes directrices sur la composition de l'organisme de direction. S'il s'agit d'une commission, elle devrait notamment comprendre des membres de l'aviation générale.

Nous avions aussi pensé que si ce programme allait de l'avant... Comme le témoin précédent l'a souligné, il semble y avoir beaucoup d'obstacles. On dirait que c'est loin d'être chose faite. Mais si l'idée reçoit le feu vert, nous estimons que le gouvernement devrait créer une sorte de comité consultatif sur la cession des aéroports, faute d'une meilleure appellation. Tout projet de cession à bail devrait être déferé pour examen à ce comité, composé d'un large éventail d'intéressés. Il étudierait les conséquences de la cession sur l'ensemble de la collectivité en question. Pour nous, c'est une chose importante, parce nous ne pensons pas que vous devriez adopter une solution simpliste générale.

Nous avons vu des reportages qui chantaient les louanges de l'aéroport d'Edmonton. Et bien, pour l'aviation générale, cet aéroport est une catastrophe. Cet aéroport a décidé d'être rentable, et nous trouvons que là n'est pas du tout sa vocation. Jusqu'à ce que j'entende parler d'un autre aéroport il y a quelques jours, Edmonton était le seul au monde qui impose une taxe d'aéroport aux passagers de l'aviation générale. La belle affaire!

À l'autre extrême, il y a l'aéroport de Smiths Falls, que je connais assez bien puisque c'est mon aéroport d'attache. Celui-là ne songe même pas à imposer des droits d'atterrissage, de stationnement ou de quoi que ce soit d'autre parce que pour nous celui qui atterrit à Smiths Falls, et même Russ Beach vient enrichir la ville et apporter sa contribution à l'économie. Cette personne est la bienvenue. La ville a investi pas mal d'argent dans son aéroport et s'y intéresse de près.

Enfin—je vois que le temps passe et que les questions n'ont même pas commencé—il y a la question de la sécurité. Il y a aussi ce dont j'ai déjà parlé à propos de l'aéroport d'Ottawa, par exemple pour ce qui est d'obtenir des services dans ce domaine. Je n'ai pas besoin de parler de cet organisme à propos de sécurité, parce qu'on est tombé dessus à bras raccourcis pendant nos discussions à propos de l'article 5.5. Nous sommes dans la même galère, parce que quand l'article 5.5 a finalement été connu dans sa forme finale on s'est tous les deux fait avoir; le Comité nous avait donné de grandes assurances; on n'avait pas besoin de s'inquiéter, vu qu'il y avait le tribunal et la possibilité d'interjeter appel. Puis on a vu comment c'est sorti, après étude par vous, et de quoi ça avait l'air en troisième lecture: ce n'était plus le même document du tout.

*[Text]*

We had the same assurances and reassurances from the Minister, who himself could not understand our opposition to it, because he said, we are not going to pass section 5.5 without giving you a meaningful means of appeal. Since then, as part of the operation, they eliminated the medical advisory panel, which was our only meaningful last resort. That has been eliminated because we now have the tribunal. The tribunal has been castrated.

So we feel the same way as I am sure a number of the members of the committee feel about the final wording of that. We feel it most certainly should be amended.

We have a lot more input we would like to give to the committee. It is up to you, Mr. Chairman, whether you would like to give the members of our panel an opportunity to speak to them or you would rather ask your own questions.

**Mr. Benjamin:** A point of order. The vote should be over with by 11.30 a.m. Could we not come back at 11.30 a.m. and spend another hour or so, or come back at 3.30 p.m., so they could make their full presentation?

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, on that point of order too, for the information of other members who may not be aware of it, as a result of negotiations between the House Leaders, there will not be any transportation matters dealt with in the House this morning. Bill C-19 will be dealt with between 7 and 8 p.m. So there is no conflict with the House.

**Mr. Taylor:** Would 3.30 p.m. be convenient to the delegation?

**Mr. Beach:** Mr. Chairman, I am devastated to have to say we would have a conflict. We have an appointment with a pretty important person in the Department of Transport, about as high up as you can get, and that is this afternoon. It would be most embarrassing. I am awfully sorry. But we would be delighted if you could see fit to reconvene. We would sit here on pins and needles and wait for it.

• 1055

**The Vice-Chairman:** Mr. Beach, perhaps if the committee would agree with the Chair on it, let us go until the bells ring. We can ask the questions and the people you have with you at the table can make their comments in answering the questions.

I can assure you, sir, on behalf of the Chair and the committee, that we will invite you back. You can be sure of that.

**Mr. Beach:** Thank you very much.

**The Vice-Chairman:** So let us go until the bells, and then we will see what happens. Let us see how far we can go. I am sure that my colleagues around the table will be brief and concise, as usual, with their questions and be strictly non-partisan. Mr. Angus, and then Mr. Robichaud.

*[Translation]*

On a reçu des assurances semblables du ministre, qui ne comprenait pas notre opposition parce qu'il nous avait promis de ne pas faire adopter l'article 5.5 avant de nous donner de véritables moyens de recours. Depuis, le comité médical consultatif a été dissous, ce qui était notre dernier véritable moyen de recours. Il a été éliminé parce que nous avons maintenant un tribunal. Le tribunal a été castré.

Nous sommes donc du même avis que vous, et je suis certain qu'un certain nombre de membres du Comité en ont contre le libellé final de cet article. Pour nous, il ne fait pas de doute qu'il devrait être modifié.

Nous avons quantité d'autres avis à vous offrir. C'est à vous de décider, monsieur le président, si vous voulez nous laisser vous en parler ou si vous préférez nous poser des questions.

**M. Benjamin:** J'invoque le règlement. Le vote devrait être terminé au plus tard à 11h30. Est-ce qu'on ne pourrait pas revenir à 11h30 pour une heure ou deux, ou revenir à 15h30 pour permettre aux témoins de faire tout leur exposé?

**M. Angus:** Monsieur le président, à ce sujet, je voudrais informer ceux qui ne le sauraient pas que les leaders à la Chambre se sont entendus pour qu'aucune question relative aux Transports ne soit débattue en Chambre ce matin. Le projet de loi C-19 sera débattu entre 19 et 20 heures ce soir. Il n'y a donc pas de conflit d'horaire.

**M. Taylor:** Est-ce que 3h30 vous conviendrait?

**M. Beach:** Monsieur le président, je suis au regret de vous dire que cela nous causerait un conflit d'horaire. Nous avons rendez-vous avec quelqu'un de très important au ministère des Transports presque le plus important, précisément cet après-midi. Cela nous mettrait dans une situation très difficile. Je suis vraiment navré. Par contre, nous serions ravis si vous vouliez tenir une autre séance. On brûlerait d'impatience en attendant votre invitation.

**Le vice-président:** Monsieur Beach: Si les autres membres du Comité sont d'accord avec le président, attendons jusqu'à la sonnerie. Nous allons poser nos questions et les membres de votre délégation pourront eux aussi intervenir.

A mon nom personnel et au nom du Comité, je peux vous assurer, monsieur, que nous allons vous inviter à revenir. N'en doutez pas.

**M. Beach:** Merci beaucoup.

**Le vice-président:** Poursuivons donc jusqu'à la sonnerie, après quoi on avisera. Voyons jusqu'où on peut se rendre. Je ne doute pas que mes collègues manifesteront leur concision habituelle et poseront leurs questions en toute objectivité. M. Angus, puis M. Robichaud.

*[Texte]*

**Mr. Angus:** Witnesses, welcome. It is good to have you back. I knew that at some point you would come back and tell us I told you so, given the fight we went through on section 5.5.

I know from constituents in my area in the flying fraternity that people are going south to Duluth for medical check-ups. They are avoiding the Canadian practitioners because of their fear of being reported for something that perhaps is serious, but perhaps is not serious—also situations where people are avoiding going to their medical practitioners because of complaints, resulting in unsafe situations.

We also have a situation where, as a result of this legislation, a practitioner was to report to the appropriate officials circumstances for an individual. What happened was that the doctor's secretary sent to the department a copy of a letter, a private correspondence, between the doctor and a specialist. That resulted in the loss of the certificate for this pilot, and we are currently fighting that from within. It is clearly an example in human terms of the problems created by this legislation. We will do what we can to get that changed, and hopefully even removed, if we cannot get the appeal mechanism.

I want to go back to the airport ownership. Your comment about the Ottawa airport and what really sounds like a lack of consultation in the land use planning and the management of the airport facility makes me ask whether what we really need to do is to change the way the Department of Transport is operating at the airport levels, as opposed to changing "the ownership", whether it is by lease or by actual sale.

The government is working on some pilot programs in some airports for advisory committees. The concept is good, but there is a flaw in it because these are advisory committees of local business people that will be designed to help market the airport or better use it, as opposed to general aviation users of the facility, customers of the facility, the commercial groups, the cargo groups—sort of a management advisory committee, or policy committee.

I wonder whether that might not be the better approach to take—and maybe it is part of the local operating authority you talk about—that while the federal government still has the control, still has general policy, for certain elements a local management group that truly represents the users might be a more effective mechanism to ensure (a) that they do not wipe out your parking spots for aircraft and turn them over to automobiles, or (b) that they do not decide to throw up security fences, as they did in Thunder Bay, to keep general aviation users off the field basically, or restrict their access. Would that be an alternative to the government's proposal?

**Mr. Beach:** I think it has a lot of merit. The difficulty is that across the country we have some 1,100 airports, but relatively few of them are ones that are in the area that would be ripe for a take-over, if you like.

*[Traduction]*

**M. Angus:** Heureux de vous voir, messieurs. Je savais bien que vous alliez revenir nous narguer vu la querelle que nous avons connue au sujet de l'article 5.5.

Des citoyens de ma circonscription qui sont aussi pilotes m'ont dit qu'il y en a qui vont à Duluth aux États-Unis pour subir leur examen médical. Ils ne vont pas voir les médecins canadiens parce que qu'ils craignent d'être signalés à l'attention des autorités pour une indisposition ou pour quelque chose de plus sérieux, on me dit aussi que certains d'entre eux évitent de se faire examiner à cause de plaintes, ce qui crée des situations dangereuses.

Il y a aussi le cas causé par cette loi où un médecin était censé signaler l'état d'un de ses malades aux autorités. La secrétaire du médecin a envoyé au ministre copie de la lettre, une correspondance privée, entre le médecin et un spécialiste. Cela a fait perdre son certificat au pilote, décision que nous contestons actuellement de l'intérieur. Voilà bien un exemple des problèmes humains que cette loi crée. Nous ferons tout ce qui est en notre pouvoir pour faire changer cela, peut-être même faire disparaître cette disposition, s'il n'y a pas moyen d'obtenir un mécanisme de recours.

Je veux revenir sur la question de la propriété des aéroports. Ce que vous avez dit à propos de l'aéroport d'Ottawa et de ce qui semble être un manque de consultation sur l'aménagement du périmètre et la gestion des installations m'amène à me demander s'il n'y aurait pas lieu de changer le mode de fonctionnement du ministère des Transports dans les aéroports plutôt que de changer de «propriétaire», que ce soit au moyen d'un bail ou d'une vente en bonne et due forme.

Dans certains aéroports, le gouvernement a des programmes pilotes de comités consultatifs. L'idée a du bon, mais elles est faussée en ce sens qu'ils s'agit de comités consultatifs qui regroupent des commerçants locaux et qui auront pour fonction de faire le battage de l'aéroport ou d'en promouvoir une meilleure utilisation. Ils ne seront pas composés de pilotes d'appareils privés, de groupes commerciaux, de compagnies de fret, la clientèle quoi, qui feraient office de comité de gestion ou de d'orientation consultatifs.

Je me demande s'il ne serait pas plus judicieux—et c'est peut-être ce à quoi vous pensez—que le gouvernement fédéral conserve la haute main sur l'orientation générale tandis qu'un groupe local de gestion, vraiment représentatif des usagers, veillerait a) à ne pas faire disparaître les places de stationnement de vos appareils au profit des voitures ou b) à ne pas ériger de clôtures de sécurité, comme ça s'est fait à Thunder Bay, pour interdire ou limiter l'accès du terrain d'aviation aux appareils privés? Est-ce que cela ne remplacerait pas avantageusement la proposition du gouvernement?

**M. Beach:** Je pense que l'idée a beaucoup de mérite. L'ennui, c'est qu'il y a, à l'échelle du pays, quelque 1,100 aéroports mais seulement un petit nombre d'entre eux seraient mûrs, si vous voulez, pour changer de mains.

[Text]

But across the country you have quite a difference of philosophy among... I was at a COPA meeting in Calgary just a few weeks ago where we had quite a discussion about the dreadful general aviation atmosphere at the Calgary International Airport. We took a vote of some couple of hundred people that were there. Unanimously, they condemned the attitude of the airport manager toward general aviation. Now, I do not mean that they are the only ones who used it, but that was the unanimous vote. What a black eye to the attitude. I think it is mostly the attitude to the way that airport is being managed.

• 1100

At other ends of the country, where people maybe have a different philosophy—because the philosophy in Alberta is, to say the least, somewhat different from other parts of Canada—

**Mr. Benjamin:** Dinosaur country.

**Mr. Beach:** —you have just the opposite. I think it would be an excellent approach, though, and one that could be explored.

**Mr. Angus:** Is not part of the problem of the current airport management structure that the overall policies are handed down by the federal government?

**Mr. Beach:** Yes.

**Mr. Angus:** In some parts of the country you might have airport managers who are prepared to buck it and not to be as aggressive in the implementation of government policy as others are. That is why there is a need for that local group to have a say in the operation, not just being advisers.

The one point in your brief that I do not agree with is number eight, where you say about your proposal:

They can introduce fair and sensible aircraft noise levels and make changes in noise abatement procedures that are in keeping with the current state-of-the-art. This is not now occurring at airports under DOT control.

Now, I would like to explain why it is not happening now, but just one point. When it comes to the whole question of noise levels, we went through a very painful process in Thunder Bay because of the implementation of noise contours and restrictions on development adjacent to the airport. The federal government wisely played tough and did not allow the municipality to shrink those guidelines to allow for residential development within the very high noise levels of the airport.

Now, are you talking about that aspect of local control, or are you saying that kind of land use planning should still remain in the federal hands as opposed to leaving it to the whims of the local municipality?

[Translation]

Il y a tout un éventail de conceptions à travers le pays... J'assistais à une assemblée de la COPA à Calgary il y a quelques semaines et nous avons eu toute une discussion sur le climat insoutenable de l'aviation générale à l'aéroport international de Calgary. Les quelque 200 personnes qui étaient là ont voté. À l'unanimité, elles ont condamné l'attitude du directeur de l'aéroport à l'endroit de l'aviation générale. Elles ne sont évidemment pas les seules à s'en servir, mais leur vote a été unanime. Voilà qui en dit long sur l'attitude, la façon dont l'aéroport est géré.

À l'autre extrémité du pays, où les gens ont peut-être une conception différente—parce que la mentalité en Alberta est, c'est le moins qu'on puisse dire, assez différente qu'ailleurs...

**M. Benjamin:** Pays de fossiles.

**M. Beach:** ... c'est tout le contraire. Je pense que ce serait une excellente formule, cependant, qui devrait être examinée de plus près.

**M. Angus:** Le fait que les grandes orientations viennent du gouvernement fédéral, est-ce que cela n'est pas une des faiblesses de l'actuelle structure de gestion des aéroports?

**M. Beach:** Oui.

**M. Angus:** Dans certaines parties du pays, il y a des directeurs d'aéroport qui sont prêts à résister et ne cherchent pas avec autant d'ardeur que d'autres à appliquer la politique du gouvernement. C'est la raison pour laquelle il faut un groupe local qui ait son mot à dire dans l'administration et ne joue pas seulement les conseillers.

Là où je ne suis pas d'accord avec vous, c'est ce que vous dites au point 8 de votre mémoire:

Pour ce qui est du bruit produit par les avions, il leur est possible de fixer des niveaux justes et raisonnables et de modifier les méthodes d'atténuation du bruit, conformes aux techniques les plus avancées aujourd'hui. Cela ne se fait pas dans les aéroports placés sous l'autorité du ministère des Transports.

Je voudrais expliquer pourquoi cela ne se fait pas, mais laissez-moi dire quelque chose d'autre avant. Pour cette question des niveaux de bruit, il nous est arrivé une mésaventure très pénible à Thunder Bay à cause de la mise en application de la zone de bruit et de l'imposition de restrictions sur la construction aux alentours de l'aéroport. Avec raison, le gouvernement fédéral n'a pas bronché et n'a pas laissé la municipalité faire une entorse à ses lignes directrices pour permettre la construction domiciliaire dans une zone très bruyante.

Quand vous parlez de haute main locale, parlez-vous de choses de ce genre, ou estimez-vous que l'utilisation du périmètre devrait rester entre les mains du gouvernement fédéral plutôt que de la laisser à la merci de la municipalité?

## [Texte]

**Mr. Beach:** I think it should be left in the federal hands, but on some occasions that has not always been in the best interest of the airport. I can well recall how devastated we were when a former Transport Minister travelled around the Toronto area and assured them that there would never be another runway built at the Toronto International Airport. That airport has to have additional runways or you are going to go back to Pickering. If we do have Pickering, then we are going to have another Dorval-Mirabel situation. That is just not a viable solution.

We have contended that there should be other runways built partly to accommodate general aviation, but partly we heartily disapprove of the location of the proposed new terminal three. We think they are putting it in exactly the place where there should be a third runway, an east-west runway.

Regarding noise abatement, chronically the Toronto airport became hopelessly bogged down with noise abatement procedures and rotated runways 6 and 24 left and right. They would use one for four hours, and then switch to the other one for four hours. If they used them both continuously, I would assume there would be half the traffic on each one of them. This seemed to be a punishment that satisfied the activists who complained about noise abatement. Mind you, there was a movement toward quieter engines on airline aircraft; it had a timeframe of I believe January 1, 1986. All aircraft using these airports during non-curfew time had to be operating with that type of engine. I am told that immediately that went into effect, the noise contours were reduced to accommodate less noise. Well, what an idiotic thing to do, when we were already having complaints. Whether they were justified or not is immaterial.

• 1105

The island airport is the same thing. The island airport is operated by the Toronto Harbour Commission, whose prime interest is boats, not airplanes. They do not know anything about airplanes. They have a restriction there that disallows any jets, period. They put that restriction on, and that is in the lease; and it is a lease signed by three political bodies: the Harbour Commission, the Province of Ontario, and DOT.

The noise restriction against jets has no validity at all, because there are a lot of jets that make a lot less noise than aircraft that are presently flying in and out of the island. Even a Cessna 185 is a lot noisier. Also, to negate the whole thing, there are several jet medivac flights that fly in and out of the island airport every day. There, I think, is a good example of an insensitive type of management of that airport.

**Mr. Angus:** The reality is the reason we have these problems is that the federal government in particular, but

## [Traduction]

**M. Beach:** Je pense que ça devrait rester au fédéral, mais cela n'a pas toujours servi l'intérêt de l'aéroport. Je me souviens combien abattus nous étions après qu'un ancien ministre des Transports, aux termes d'une visite à Toronto, nous a assurés que jamais une autre piste ne serait construite à l'aéroport international de Toronto. Il faut ajouter à cet aéroport d'autres pistes, sinon on va se retrouver à Pickering et, si c'est le cas, on va se retrouver avec un autre Mirabel—Dorval. Ça n'est pas une solution.

Nous avons soutenu qu'il fallait d'autres pistes en partie pour répondre aux besoins de l'aviation générale, mais il y a aussi le fait que nous sommes vigoureusement contre l'emplacement proposé pour la nouvelle aérogare numéro trois. Selon nous, les autorités la place précisément là où il devrait y avoir une troisième piste, est-ouest.

Pour ce qui est de l'atténuation du bruit, il arrive constamment que l'aéroport de Toronto soit frappé de paralysie à cause des procédures anti-bruit, qui obligent à alterner entre les pistes 6 et 24, à tout bout de champ. On utilise l'une des deux pendant quatre heures, puis on passe à l'autre les quatre suivantes. Si elles étaient toutes les deux en service constamment, je pense que le trafic sur chacune d'elles serait coupé de moitié. C'est le prix à payer pour contenter les activistes qui se plaignent du bruit. Remarquez, il commence à y avoir des moteurs moins bruyants sur les avions de ligne; ça remonte au 1<sup>er</sup> janvier 1986, je crois. Tous les avions qui utilisent l'aéroport en dehors du couvre-feu, doivent être équipés de ce genre de moteur. On me dit, que dès que c'est entré en vigueur, on a procédé à la réduction des courbes de bruit de sorte que moins de bruit était toléré. C'était une décision parfaitement stupide compte tenu du fait qu'il y avait déjà des plaintes, peu importe qu'elles soient justifiées ou non.

C'est la même chose pour l'aéroport de l'île. Cet aéroport est administré par la Commission des ports de Toronto, qui s'intéresse essentiellement aux bateaux, et non pas aux avions. Elle ne connaît absolument rien aux avions, mais elle a décidé d'interdire les avions à réaction. Cette restriction est d'ailleurs incluse dans le bail qui a été signé par trois organismes politiques: la Commission des ports, la province de l'Ontario et le ministère des Transports.

La restriction au sujet du bruit fait par les avions à réaction est parfaitement invalide, car beaucoup d'avions à réaction font bien moins de bruit que les avions qui desservent actuellement l'aéroport de l'île. Même un Cessna 185 fait beaucoup plus de bruit. Par ailleurs, plusieurs avions à réaction d'ambulance aérienne se servent tous les jours de l'aéroport de l'île. Voilà à mon avis un bon exemple de gestion aéroportuaire parfaitement insensible.

**M. Angus:** En réalité, ces problèmes tiennent du fait que les municipalités, mais particulièrement aussi le

[Text]

also the municipalities, did not prevent the encroachment into the noise contour areas by residential development.

**Mr. Beach:** Quite so.

**Mr. Angus:** And the danger of turning things over to the municipalities is that the encroachment will not only continue but accelerate.

**Mr. Beach:** Exactly.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Angus, for your non-partisan comments. Mr. Robichaud.

**Mr. Robichaud:** You have on page 3—and it refers to the Ottawa airport—something about the flight service stations, where the pilots are required to visit weather offices. You say at some airports, such as Ottawa, it is rather a disgrace that there are so many obstructions to prevent pilots from exercising good airmanship practices in this regard.

When airports are designed, are they not done in consultation with associations such as yours or other authorities, which would look at those plans and try to eliminate those obstructions? This is definitely, as you say, a good airmanship practice. It is therefore a safety factor, is it not?

**Mr. Beach:** The answer is no, at no time did COPA have any input on the recent \$40 million-and-some expenditure at the Ottawa airport. None.

During a recent construction project of repaving the tarmac in front of the old new terminal—the present terminal; but this was four or five years ago—during the course of the construction and repaving of this apron, general aviation was banned from parking near the terminal. It was just a space problem; we could understand that and went with it. So general aviation was banned to the north end of the airport. We never got it back. When the job was finished, we were told that restriction was permanent.

We appealed it to the top controller of airports for the Canadian scene, and met with him. We also met with the regional airport construction people, or airport management people, and had meetings with the provincial as well as with the local Ottawa airport manager. For a brief time we thought we had worked out a compromise solution, which even contemplated an area where the snow-ploughs could pull off and park on the aircraft side of the airport while they had a coffee during their smoke periods, which we thought was pretty irrelevant. We worked out some kind of a compromise on this we thought we could almost live with, but found that with the next publication of the flight supplement all of that accommodation had been eliminated. So we have written different letters since then trying to reactivate that consultation, but so far without any success.

[Translation]

gouvernement fédéral, n'ont rien fait pour empêcher la réduction des zones de bruit pour faire place à la construction résidentielle.

**M. Beach:** Effectivement.

**M. Angus:** Et si les municipalités s'occupent de la question, non seulement cette réduction des zones va-t-elle se poursuivre, mais elle va s'accélérer.

**M. Beach:** Justement.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Angus pour ces remarques non partisans. Monsieur Robichaud.

**M. Robichaud:** À la page 3—où il est question de l'aéroport d'Ottawa—vous parlez de stations d'information de vol, où vous dites que les pilotes sont tenus de se rendre à la météo. Vous dites qu'à certains aéroports, comme celui d'Ottawa, il est honteux de voir autant d'obstacles empêchant les pilotes d'exercer leur professionnalisme.

La conception des aéroports ne se fait-elle pas en consultation avec des associations comme la vôtre ou d'autres autorités de ce genre qui pourraient examiner les plans afin d'en éliminer les obstructions? Comme vous dites, c'est manifestement une question de professionnalisme. C'est donc un facteur de sécurité, n'est-ce pas?

**M. Beach:** Non, la COPA n'a jamais pu contribuer aux plans de rénovation de l'aéroport d'Ottawa qui ont coûté quelques 40 millions de dollars. Nous n'avions pas voie au chapitre.

Dans le cadre d'un récent projet de construction consistant à refaire le tarmac devant la nouvelle aérogare—l'aérogare actuelle; mais je vous parle d'il y a quatre ou cinq ans—donc, pendant la réfection de cette aire de trafic, l'aviation générale s'est vu retirer le droit de garer ses avions près de l'aérogare. C'était un problème d'espace et, comme c'était compréhensible, nous avons accepté la décision. Donc, l'aviation générale ne pouvait plus se servir de la partie nord de l'aéroport. Cependant, nous n'avons jamais eu le droit d'y retourner. Une fois les travaux achevés, on nous a informés que la restriction était permanente.

Nous en avons appelé au contrôleur en chef des aéroports canadiens, et nous l'avons rencontré. Nous avons également rencontré les gens de la construction, les gestionnaires de l'aéroport, les autorités provinciales et le gestionnaire de l'aéroport d'Ottawa. Brièvement, nous pensions être arrivés à un compromis, qui aurait même permis aux conducteurs de chasse-neige de garer leur machine dans la section de l'aéroport réservée aux avions pendant qu'ils prenaient leur pause-café, même si cette entente nous paraissait tout à fait accessoire. Nous en étions arrivés à un compromis qui nous paraissait presque acceptable mais, la publication du numéro suivant du supplément de vol nous a appris que toutes ces modalités avaient été éliminées. Depuis, nous avons écrit toutes sortes de lettres pour essayer de ranimer la consultation, mais jusqu'ici en vain.

[Texte]

[Traduction]

• 1110

So it has been a pretty insensitive kind of relationship we have had. General aviation has been banned to the north end of the airport, where there is only one operator. There is no competition. The fuel at the north end of the airport sells for 50¢ a gallon more than it does at the south end of the airport. I am not kidding you. Only with brute strength did I find that I could park my airplane over at one of the base operators, Kenting, at the south end of the airport and get the Shell truck to come over and refuel me there, because I could not park on the DOT apron to do it, could not get a gate for it. I have had access to a competitive source for fuel, but I buy my fuel for 50¢ a gallon less than if I go to the north end of the airport. That has existed for several years.

When you speak about the FSS station, there is a facility on the third floor in the terminal where there is an FSS station. In many other parts of Canada, and particularly in the United States, that is the Mecca for general aviation and private aircraft, and in a good many cases even the airlines, to go and get NOTAMS, to file flight plans, to get the latest weather briefing. Right next door to that same facility is a separate weather office, which in the United States in most cases is combined. It is a combined facility of both FSS and the weather, and you can walk in there and it is just like walking into a feather bed. You can get all the back-up information and the input and the services that you require safely to operate an airplane. But you just cannot get access to them at the Toronto airport.

We have been told recently that with the change of the structure between the capital region and the Gatineau region, the FSS station, inaccessible as it has been, is now going to be removed entirely from the Ottawa airport and moved to a 24-hour operation at Gatineau, where there is virtually no traffic, little utility, taken away from the main nucleus of all general aviation at the north end of the Ottawa airport. After we made several protests about that, they are now apparently considering giving us some kind of a little substation in Ottawa that is about next door to a telephone. But we will not have that service.

The rest of that facility of the FSS station, the remnants of the FSS station in Ottawa, will be going to Kingston. So it will be going to Gatineau and Kingston and taken away from Ottawa and Carp, which are the main sources of general aviation.

**Mr. Benjamin:** They want to get rid of you.

**Mr. Beach:** We have gotten that message.

**Mr. Robichaud:** We hear there are more near misses and there is talk about near misses. Can you enlighten me on that, if there is a case, if there are problems, if we should be concerned? The previous witness said that we

Il est évident que nos relations étaient marquées par l'indifférence. L'aviation générale a été bannie de la partie nord de l'aéroport, où il n'y a qu'un seul exploitant; aucune concurrence. Le carburant dans cette partie de l'aéroport se vend 50¢ le gallon de plus que dans la partie sud. C'est sérieux. Ce n'est qu'après avoir exercé de très fortes pressions que j'ai réussi à apprendre que j'avais le droit de garer mon avion à côté d'un des exploitants de la base, Kenting, au sud de l'aéroport, et qu'un camion Shell pouvait venir m'approvisionner. Je ne pouvais pas me garer sur la piste du ministère des Transports, car on ne me donnait aucune porte. J'avais accès à une source de carburant concurrentielle, mais j'achète mon carburant à 50¢ le gallon de moins que si j'allais dans la partie nord de l'aéroport. Cette situation existe depuis plusieurs années.

Vous avez mentionné la station d'information de vol. Il y en a une au troisième étage de l'aérogare. Dans bien d'autres régions du Canada, et particulièrement aux États-Unis, ces stations sont pour l'aviation générale et les avions privés, et dans bien des cas, même pour les compagnies aériennes, le haut lieu où aller chercher les notions, ou déposer les plans de vol, et obtenir les renseignements météorologiques les plus récents. Juste à côté de ce service, se trouve un bureau météo distinct. Dans la plupart des cas, aux États-Unis, ces deux services sont regroupés. Ainsi, le bureau de piste et météo sont combinés, de sorte que l'on peut s'y rendre pour obtenir facilement tous les renseignements désirés. On peut y obtenir tous les renseignements de base et services nécessaires à la sécurité de l'avion. Mais à l'aéroport de Toronto, on n'y a tout simplement pas accès.

On nous a informés récemment qu'à la suite du changement de structures entre la région de la Capitale nationale et la région de Gatineau, le SIV qui, jusque là, était déjà inaccessible, allait être enlevé de l'aéroport d'Ottawa pour fonctionner 24 heures sur 24 à l'aéroport de Gatineau, où il n'y a à peu près pas de trafic, où il serait peu utile, et où il serait loin du point central de toute l'aviation générale, qui est dans la section nord de l'aéroport d'Ottawa. Nous avons protesté à plusieurs reprises contre cette décision, et les autorités envisagent maintenant de nous installer une espèce de sous-station à Ottawa, qui sera à peu près aussi pratique qu'un téléphone. Mais le service nous sera enlevé.

Le reste du SIV d'Ottawa ira à Kingston. Donc, le service sera divisé entre Gatineau et Kingston et retiré d'Ottawa et Carp, qui sont les principales sources d'aviation générale.

**M. Benjamin:** On veut se débarrasser de vous.

**M. Beach:** C'est ce que nous avons cru comprendre.

**M. Robichaud:** On parle de plus en plus du nombre croissant de quasi-abordages. Pourriez-vous me dire s'il y a effectivement des problèmes et si nous devrions nous inquiéter de la situation? Le témoin qui vous a précédé

*[Text]*

do not have a sufficient number of inspectors, and that has been on for a while. But now about near misses—lately we have heard things about that. Is there really a case for concern?

**Mr. Beach:** There is a case for concern, and at some time we hope to have an opportunity to have some input into the suggestion that the Ottawa airport become a bilingual air traffic control airport. COPA have made representations regarding bilingual air traffic control. We feel that the biggest threat to air safety anywhere, anyhow, or under any conditions is bilingual air traffic control. The reports and information we get of how it is working in Dorval are kind of hair-raising. I will not fly into Quebec City under bilingual air traffic control under anything but VFR conditions.

• 1115

However, those two airports are in the province of Quebec and are a political reality, if you like. So I guess we are prepared to accept the additional risk for political reasons, but in the case of the Ottawa airport, which is already two airports glued together—the old, old airport, which is the north end, and the general aviation section, as well as the south part, which is used for the terminal and the airlines. The controllers have a handful, controlling those two airports at the same time with the inter-mix of traffic. It is going to be a total nightmare when it becomes bilingual air traffic control.

In Gatineau there is a good airport with good facilities, good landing facilities—and bilingual facilities too, incidentally. That is as close as is really practical to come to the national capital for a bilingual facility.

If you think you have a concern for mid-air or for confusion, you have not seen anything yet. I hope that somehow or other we can engineer a scare without engineering a lot of blood all over the airport.

Over in Yugoslavia, they had bilingual air traffic control; it was English and Croatian I think. They claimed that was working great until the day a BOAC aircraft collided head-on with a Croatian airliner and wiped out 170 or 180 people. I do not think they thought it was a safe thing, and that was totally bilingual air traffic control. We assume—nobody survived it—the BOAC people heard the transmission but did not understand it because it was not in English.

In Holland, for example, which is Dutch, not English, there is not a word of anything but English spoken in air traffic control, and that pretty much applies all over the world, except that in most countries they do have another facility.

*[Translation]*

nous a dit qu'il n'y avait pas suffisamment d'inspecteurs et que le problème existe depuis quelque temps déjà. Mais dernièrement, on entend beaucoup parler des quasi-abordages. Y a-t-il lieu de s'inquiéter?

**M. Beach:** Oui, il y a lieu de s'en inquiéter, et nous espérons à un moment donné pouvoir vous dire ce que nous pensons de la suggestion que l'aéroport d'Ottawa offre des services bilingues de contrôle de la circulation aérienne. La COPA a déjà fait connaître sa position au sujet des services bilingues de contrôle de la circulation aérienne. À notre avis, de tous les risques possibles à la sécurité aérienne, c'est le service bilingue de contrôle de la circulation aérienne qui est le pire. Ce qu'on nous raconte sur la situation à Dorval serait assez pour vous faire dresser les cheveux sur la tête. Je refuse de prendre un avion pour Québec si le service de contrôle de la circulation aérienne est bilingue, à moins que l'on ne suive les règles de vol à vue.

Cependant, les deux aéroports sont dans la province de Québec, et sont en quelque sorte un fait de la vie politique. Je crois donc que nous sommes disposés à accepter les risques additionnels pour des raisons politiques mais, en ce qui concerne l'aéroport d'Ottawa, qui est en fait deux aéroports en un—l'ancien aéroport, dans la partie nord pour l'aviation générale, et la partie sud, où se trouvent l'aérogare et les bureaux des compagnies aériennes. Les contrôleurs en ont déjà plein les bras à contrôler les deux aéroports en même temps, compte tenu du mélange de trafic. Si le service de contrôle de la circulation aérienne devient bilingue, ce sera un véritable cauchemar.

Gatineau offre un bon aéroport avec de bonnes infrastructures, de bonnes installations d'atterrissage—et en passant, des services bilingues. Si l'on veut avoir des services bilingues, c'est l'endroit le plus rapproché de la région de la capitale où il est vraiment possible d'en obtenir.

Si vous craignez les collisions aériennes ou la confusion, vous n'avez encore rien vu. J'espère que nous réussirons à faire peur aux gens sans répandre de sang.

La Yougoslavie avait un service bilingue de contrôle de la circulation aérienne; je crois que c'était en anglais et en croate. Tout semblait marcher à merveille jusqu'au jour où un avion de la BOAC est entré en collision directe avec un avion croate, tuant 170 ou 180 personnes. On n'y croyait pas au danger, et le contrôle de la circulation aérienne était totalementement bilingue. On suppose—mais personne n'a survécu pour le dire—que les pilotes de la BOAC ont entendu les échanges radio mais sans les comprendre puisqu'ils n'étaient pas en anglais.

En Hollande par exemple, où l'on parle le hollandais et non pas l'anglais, le contrôle de la circulation aérienne ne se fait qu'en anglais. Et c'est à peu près la même chose un peu partout à travers le monde, sauf que la plupart des pays offrent aussi d'autres services.

## [Texte]

I think that is probably the reason why politically it was a solution to have Quebec have bilingual facilities in the province of Quebec, but to force it on the rest of Canada is a serious degradation of safety, and really probably a degradation of safety for the pilots in Quebec, because a pilot who trains, goes up, gets his licence in the province of Quebec, it is like buying an outboard motor for your backyard swimming pool. He is not going any place if he cannot communicate and travel in English, because if he just crosses the border either way he is in English air traffic control.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Robichaud and Mr. Beach. I would not want to take the time of the committee to comment on what you just said. Coming from Quebec and being a proud Quebecker and a proud Canadian, I think perhaps we could go a long time on the debate.

**Mr. Reid:** He mentioned the political aspect of it.

**The Vice-Chairman:** In terms of politics or what not, I would assume that a pilot speaking French, flying into an airport in Quebec City or Montreal, if the airport controllers are bilingual it is only normal that you communicate in your mother tongue.

I realize the complications it may cause flying into Edmonton or Vancouver or what not, but I think the pilots understand that also. At the same time, in terms of safety I think we are all more fluent in our mother tongue and it gives an added advantage, but that is for another day and another time.

**Mr. Beach:** For another time.

**Mr. Reid:** Mr. Chairman, I hope time—the ringing of the bells—will give us a chance to ask this question.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, why can we not come back at 11.45 a.m.?

**The Vice-Chairman:** Well the only problem, Mr. Benjamin, would be if it takes longer than usual. As Mr. Beach said, he has another appointment this afternoon, but I think if the committee agrees we will. . .

**Mr. Benjamin:** I meant if we could come back at 11.45 a.m. or 12.30 p.m.

**The Vice-Chairman:** Except we are not sure how long it is going to be. That is the problem we have.

**Mr. Benjamin:** Yes.

• 1120

**Mr. Reid:** I would like to say first that the presentation made by COPA is one that gives us a good deal of information for further consideration. But I am rather

## [Traduction]

C'est sans doute pour cela que, politiquement, il était sage de permettre au Québec d'offrir des services bilingues dans la province, mais de là à obliger le reste du Canada à emboîter le pas, ce serait nuire gravement à la sécurité, sans parler de la sécurité des pilotes québécois, car le pilote qui reçoit sa formation, vole et obtient sa licence dans la province de Québec n'est pas en meilleur posture que celui qui achète un moteur hors-bord pour sa piscine de jardin. Il n'ira pas très loin s'il ne peut pas communiquer et voyager en anglais, car il lui suffit de traverser la frontière d'un côté ou de l'autre pour être soumis au contrôle de la circulation aérienne en anglais.

**Le vice-président:** Monsieur Robichaud et monsieur Beach, je vous remercie. Je ne voudrais pas retarder le Comité en répondant à vos remarques. Je suis Québécois et fier de l'être, tout aussi fier que je suis d'être Canadien, mais je crois que le débat pourrait être très long.

**M. Reid:** Il a pourtant mentionné l'aspect politique de la question.

**Le vice-président:** Si on veut parler de politique et de cette sorte de chose, je dirais qu'un pilote francophone qui arrive dans un aéroport de Québec ou de Montréal et qui apprend que les contrôleurs sont bilingues va certainement communiquer avec eux dans sa langue maternelle.

Je comprends que cela puisse entraîner des complications si ce pilote atterrit à Edmonton ou Vancouver ou à un autre endroit de ce genre, mais je crois que les pilotes sont aussi conscients du problème. Par ailleurs, en ce qui concerne la sécurité, je dirais que nous sommes tous plus à l'aise dans notre langue maternelle et que cela nous donne un avantage supplémentaire. Quoiqu'il en soit, ce n'est pas le moment de tenir ce débat.

**M. Beach:** Une autre fois.

**M. Reid:** Monsieur le président, j'espère—étant donné la sonnerie—que nous aurons le temps de poser nos questions.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, pourquoi ne pas revenir à 11h45?

**Le vice-président:** Eh bien, monsieur Benjamin, la seule difficulté est que cela risque de dépasser le temps prévu. Comme M. Beach l'a indiqué, il a un autre rendez-vous cet après-midi. Mais si le Comité est d'accord, nous pourrions. . .

**M. Benjamin:** Je voulais dire que l'on pourrait revenir à 11h45 ou à 12h30.

**Le vice-président:** Sauf que nous ne savons pas combien de temps cela va prendre. C'est là le problème.

**M. Benjamin:** Je vois.

**M. Reid:** Tout d'abord, j'aimerais dire que l'exposé de la COPA nous fournit beaucoup matière à réflexion. Ce qui m'étonne beaucoup, c'est de voir, à la page 2 de votre

## [Text]

surprised, as indicated on page 2 of the submission, there is such a degree of enthusiasm for transfer out of DOT's hands to a local authority even of the operations. In that respect, what do you mean by "transfer of operations"? Does that mean a total transfer of administration operations, or leaving DOT the owner of the real estate and putting in the local authority's hands safety and controllers and all that sort of administration and operation?

Then the reasons you have cited in your submission for transfer are mostly ones, except for general aviation—and that is a policy decision that has to be made, where general aviation will be accommodated—that are subject to negotiation, liaison, and discussions. I think it could be resolved either with the local authority or with DOT.

The one instance of substance is Toronto Island, which is operated by a local authority. That is the one instance where you give substantive reasons why it should not... or they are not sensitive to your concerns. All this is as to why you are so positive, and to what degree you want the local authority to control the administration and operation of airports.

**Mr. Beach:** I believe the proposal from the Minister, the terms of reference, pretty much outlined that DOT would maintain certain areas of activity for sure, and the rest would be delegated to the local authority. Our main concern on that was simply that they would keep a hooker on us so they could get it back if it did not work.

In answer to your being puzzled about our attitude on the island airport, I would not want to say we are all-out enthusiastic about the change. We think, as was suggested by Mr. Angus, it probably could be better done by getting better management from DOT than to go out and try to get better management from a number of local authorities. But in the case of the island airport, you do not have one local authority, you have three. It is all wrapped up in a political mishmash. To try to accomplish anything at the island under its present structure is like walking on flypaper. If we could get that rationalized and under one management, we could just walk away from it. It would be one of the greatest assets the city of Toronto has. What a luxury, to have a facility like that right on the waterfront and right downtown. And they have just bastardized it.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Beach and colleagues. As I have mentioned, we could take much more time on this, and we will in the future take more time. Realizing you have an appointment, an important engagement this afternoon, we thank you for having appeared before the committee, and we will certainly be in touch.

This meeting is adjourned to the call of the Chair.

## [Translation]

mémoire, que vous manifestez beaucoup d'enthousiasme pour la cession, même des opérations, par le ministère à une entité locale. A ce propos, qu'entendez-vous par «cession des opérations»? Cela signifie-t-il une cession totale des opérations administratives, ou bien les installations appartiendraient-elles toujours au ministère, tandis que l'entité locale s'occuperait de la sécurité, des contrôleurs, des autres aspects de l'administration et de l'exploitation?

Ensuite, à l'égard des motifs que vous avez cités en faveur de cette cession, la plupart, hormis pour l'aviation générale—et dans ce cas, il s'agira d'une décision de principe—devront faire l'objet de négociations, de contacts et de pourparlers. Je crois que cela pourrait être résolu soit par l'entité locale soit par le ministère.

Le seul cas que l'on puisse citer, c'est celui de l'île à Toronto, où l'aéroport est exploité par une entité locale. C'est le seul cas où vous citez des motifs de fond pour lesquels... ou bien ils sont insensibles à vos préoccupations. On est en droit de se demander pourquoi vous êtes alors si positif, et dans quelle mesure vous souhaitez que les entités locales prennent en main l'administration et l'exploitation des aéroports.

**M. Beach:** Je crois que dans le mandat proposé par le ministre, on établit des domaines d'activité qui resteraient entre les mains du ministère, tandis que les autres seraient délégués à une entité locale. Notre principale préoccupation, c'est que le ministère se garderait une porte de sortie, au cas où le nouveau système ne marche pas très bien.

Pour ce qui est de votre étonnement vis-à-vis notre attitude à l'égard de l'aéroport de l'île, il ne faudrait pas croire que nous sommes si enthousiastes que cela à propos de ce changement. Nous estimons, tout comme M. Angus, qu'il vaudrait probablement mieux que l'on améliore l'exploitation de cet aéroport en passant par le ministère plutôt que par un certain nombre d'entités locales. Dans le cas de cet aéroport, il n'y a pas une seule entité locale, mais bien trois. C'est un véritable embrouillamini politique. Essayer de faire quelque chose dans l'île, vu la structure actuelle, c'est comme marcher sur du papier tue-mouches. Si l'on réussissait à rationaliser l'exploitation de cet aéroport, sous la direction d'une seule entité, on pourrait s'en laver les mains. Cet aéroport deviendrait l'un des plus grands atouts de la ville de Toronto. Quel luxe, d'avoir un tel service entre le port et le centre-ville. Et on a réussi à tout bousiller.

**Le vice-président:** Merci bien, monsieur Beach et vos collègues. Comme je l'ai dit, nous pourrions consacrer plus de temps à cela, ce que nous comptons bien faire. Sachant que vous aviez un important rendez-vous cet après-midi, nous vous remercions d'avoir comparu devant notre Comité, et nous allons certes garder le contact.

La séance est levée.

















*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

#### WITNESSES

*From the Air Transport Association of Canada:*

Gordon Sinclair, President.

*From the Canadian Owners and Pilots Association:*

Russ Beach, President (from Ontario).

#### TÉMOINS

*De Air Transport Association of Canada:*

Gordon Sinclair, président.

*De la Canadian Owners and Pilots Association:*

Russ Beach, président (de l'Ontario).

CAI  
1027  
-T82  
HOUSE OF COMMONS

Issue No. 42

Tuesday, August 18, 1987

Tuesday, September 15, 1987

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 42

Le mardi 18 août 1987

Le mardi 15 septembre 1987

Président: Patrick Nowlan

---

*Minutes of Proceedings and Evidence of the  
Standing Committee on*

## Transport

---

*Procès-verbaux et témoignages du Comité  
permanent des*

## Transports

---

RESPECTING:

Annual Report of the St. Lawrence Seaway  
Authority 1985-1986

---

CONCERNANT:

Rapport annuel de l'Administration de la Voie  
maritime du Saint-Laurent 1985-1986

---

WITNESSES:

(See back cover)

---

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the Thirty-third Parliament,  
1986-87

Deuxième session de la trente-troisième législature,  
1986-1987

---

## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl L. Gray

### Members

Iain Angus  
Ross Belsher  
Les Benjamin  
Terry Clifford  
Dennis H. Cochrane  
André Ouellet  
Joe Reid  
Fernand Robichaud  
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Mary MacDougall  
*Clerk of the Committee*

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl L. Gray

### Membres

Iain Angus  
Ross Belsher  
Les Benjamin  
Terry Clifford  
Dennis H. Cochrane  
André Ouellet  
Joe Reid  
Fernand Robichaud  
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

*Le greffier du Comité*  
Mary MacDougall

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, AUGUST 18, 1987  
(70)

[Text]

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 3:30 o'clock p.m., this day, in the Outer Lobby of the House of Commons Chamber, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Terry Clifford, Dennis Cochrane, Darryl L. Gray and Patrick Nowlan.

*Acting Members present:* Bill Blaikie for Les Benjamin. Robert Layton for Ross Belsher.

*In attendance:* John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

It was agreed,—That the Committee authorize the transfer of the remaining uncommitted funds in the Committee's budget for the 1987-1988 fiscal year to "Travel" for the purpose of undertaking the Committee's proposed trip to Europe and that the Chairman be authorized to request any additional required funds from the Liaison Committee.

At 3:35 o'clock p.m, the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, SEPTEMBER 15, 1987  
(71)

The Standing Committee on Transport met at 9:35 o'clock a.m., in Room 253-D Centre Block, this day, the Vice-Chairman, Darryl L. Gray, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Ross Belsher, Terry Clifford, Dennis Cochrane, Darryl L. Gray, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

*In attendance:* John Christopher, Research Officer, Library of Parliament. David Cuthbertson, Consultant to the Committee.

*Witnesses: From the Trade and Transportation Group:* Frank Trotter, President. *From the Dominion Marine Association:* Norman Hall, President. *From the Ontario Ministry of Transportation and Communication:* Norman Mealing, Executive Director, Provincial Transportation Division; Rod Taylor, Head, Distribution Policy Section.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, October 1, 1986 relating to the Annual Report 1985-1986 of the St. Lawrence Seaway Authority (*See Minutes of Proceedings and Evidence, Tuesday, December 2, 1986, Issue No. 3*).

The witnesses made statements and answered questions.

## PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 18 AOÛT 1987  
(70)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos à 15 h 30 dans le hall extérieur de la Chambre des communes, sous la présidence de Patrick Nowlan (*président*).

*Membres du Comité présents:* Terry Clifford, Dennis Cochrane, Darryl L. Gray et Patrick Nowlan.

*Membres suppléants:* Bill Blaikie représentant Les Benjamin. Robert Layton représentant Ross Belsher.

*Également présent: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche.

Il est convenu,—Que le Comité autorise le transfert au poste «voyage» des fonds du budget du Comité pour l'année financière 1987-1988 qui n'ont pas encore été alloués afin que le Comité entreprenne le voyage envisagé en Europe, et que le président soit autorisé à demander au comité de liaison tous les fonds supplémentaires nécessaires.

À 15 h 35, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 15 SEPTEMBRE 1987  
(71)

Le Comité permanent des transports se réunit à 9 h 35 dans la salle 253-D. Édifice du centre, sous la présidence de Darryl L. Gray (*vice-président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Ross Belsher, Terry Clifford, Dennis Cochrane, Darryl L. Gray, Joe Reid, Fernand Robichaud et Gordon Taylor.

*Également présents: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

*Témoins: Du Trade and Transportation Group:* Frank Trotter, président. *De la Dominion Marine Association:* Norman Hall, président. *Du ministère des Transports et des Communications de l'Ontario:* Norman Mealing, directeur exécutif, Division des transports provinciaux; Rod Taylor, directeur, Distribution/politique.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du mercredi 1<sup>er</sup> octobre 1986 relatif au rapport annuel de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent 1985-1986 (*Voir Procès-verbaux et témoignages du mardi 2 décembre 1986, fascicule n° 3*).

Les témoins font une déclaration et répondent aux questions.

At 11:45 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

#### AFTERNOON SITTING

(72)

The Standing Committee on Transport met at 3:35 o'clock p.m., in Room 253-D Centre Block, this day, the Vice-Chairman, Darryl L. Gray, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Ross Belsher, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

*Acting Member present:* Ronald A. Stewart for Terry Clifford.

*In attendance:* John Christopher, Research Officer, Library of Parliament. David Cuthbertson, Consultant to the Committee.

*Witnesses: From the Canadian Wheat Board:* William Jarvis, Chief Commissioner. *From the Grain Transportation Agency:* Jack Horner, Administrator; Peter Thomson, Deputy Administrator; Gordon Miles, Acting Executive Director, Operations.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, October 1, 1986 relating to the Annual Report 1985-1986 of the St. Lawrence Seaway Authority (*See Minutes of Proceedings and Evidence, Tuesday, December 2, 1986, Issue No. 3*).

The witnesses made statements and answered questions.

At 5:46 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Mary MacDougall  
Clerk of the Committee

À 11 h 45, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

#### SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(72)

Le Comité permanent des transports se réunit à 15 h 35, dans la salle 253-D, Édifice du centre, sous la présidence de Darryl L. Gray (*vice-président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Ross Belsher, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Joe Reid, Fernand Robichaud et Gordon Taylor.

*Membre suppléant:* Ronald A. Stewart représentant Terry Clifford.

*Également présents: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

*Témoins: De la Commission canadienne du blé:* William Jarvis, commissionnaire. *De l'Office de transport du grain:* Jack Horner, administrateur; Peter Thomson, administrateur adjoint; Gordon Miles, directeur exécutif suppléant, Opérations.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du mercredi 1<sup>er</sup> octobre 1986 relatif au rapport annuel de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent 1985-1986 (*Voir Procès-verbaux et témoignages du mardi 2 décembre 1986, fascicule n° 3*).

Les témoins font une déclaration et répondent aux questions.

À 17 h 46, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité  
Mary MacDougall

## EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Tuesday, September 15, 1987

• 0355

**The Vice-Chairman:** The Chair sees a quorum for listening to witnesses. Before commencing, I would like to welcome everyone back after the summer vacation and trust that you had a good holiday.

We have appearing before us this morning Mr. F.J. Trotter, from the Trade and Transportation Group; from Dominion Marine Association, Norman Hall; from the Ontario Ministry of Transportation and Communications, Mr. Norman Mealing, executive director, and Mr. Rod Taylor, head of the distribution policy section.

I would ask Mr. Trotter if he would like to come forward. If it would be the wish of the other gentlemen appearing before us, if you would like to appear at the same time then perhaps we could expedite our affairs. I leave that to the wishes and the whims of the witnesses. If we could proceed that way, it might be better.

**Mr. Angus:** That way you can pass the buck for any policy question.

**The Vice-Chairman:** Gentlemen, I would ask you first of all to identify yourselves for the record, then make any opening remarks you might have—and I am sure you will have some. After that we will proceed to questioning.

**Mr. Norman Hall (Dominion Marine Association):** Norman Hall, Dominion Marine Association.

**Mr. Frank J. Trotter (Trade and Transportation Group):** I am Frank Trotter, from The Trade and Transportation Group, Ottawa.

**Mr. Norman Mealing (Ontario Ministry of Transportation and Communications):** Norm Mealing, from the Ministry of Transportation and Communications, Ontario.

**Mr. Rod Taylor (Ontario Ministry of Transportation and Communications):** Rod Taylor, also from the Ontario Ministry of Transportation and Communications.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, gentlemen. Please proceed.

**Mr. Trotter:** As I said, in many ways we are in your hands. Perhaps I will take a brief moment just to indicate that the study we have reference to today was produced by the Trade and Transportation Group with input from other consultants, and it was produced on behalf of the Dominion Marine Association and the Ontario government Ministry of Transportation and Communications.

I should also indicate that the study began perhaps a year ago and was completed, as you see by the title page,

## TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le mardi 15 septembre 1987

**Le vice-président:** Il y a quorum pour l'audition des témoins. Au départ, j'aimerais vous souhaiter une heureuse rentrée après les vacances d'été. J'ose espérer que vous en avez profité.

Nous recevons ce matin M. F.J. Trotter, du *Trade and Transportation Group*; de la *Dominion Marine Association*, nous avons M. Norman Hall; du ministère des Transports et des Communications de l'Ontario, M. Norman Mealing, directeur exécutif, ainsi que M. Rod Taylor, chef de la Section de la politique de distribution.

Je vais demander à M. Trotter de commencer. Si les autres témoins sont consentants, ils peuvent comparaître simultanément. Ce serait peut-être une façon d'accélérer le processus. Je leur laisse le choix, mais il serait peut-être préférable qu'ils comparaissent en même temps.

**M. Angus:** De cette façon, vous pouvez vous renvoyer la balle pour ce qui est des questions touchant les grandes orientations.

**Le vice-président:** Je vous demanderai d'abord de vous présenter afin que vos noms figurent au compte rendu, ensuite de faire vos déclarations préliminaires si vous en avez, et je suis sûr que vous en avez. Nous vous poserons ensuite nos questions.

**M. Norman Hall (Dominion Marine Association):** Norman Hall, de la *Dominion Marine Association*.

**M. Frank J. Trotter (Trade and Transportation Group):** Frank Trotter, du *Trade and Transportation Group*, Ottawa.

**M. Norman Mealing (ministère des Transports et des Communications de l'Ontario):** Norm Mealing, du ministère des Transports et des Communications de l'Ontario.

**M. Rod Taylor (ministère des Transports et des Communications de l'Ontario):** Rod Taylor, également du ministère des Transports et des Communications de l'Ontario.

**Le vice-président:** Merci beaucoup. Vous pouvez commencer.

**M. Trotter:** Nous sommes à votre disposition, comme je vous l'ai dit. Je vous fais simplement remarquer que l'étude dont il est question aujourd'hui a été préparée par le *Trade and Transportation Group* avec la participation d'un certain nombre de consultants et pour le compte de la *Dominion Marine Association* et du ministère des Transports et des Communications de l'Ontario.

L'étude a été amorcée il y a environ un an et a été terminée en mai dernier, comme vous pouvez le voir sur

[Text]

and delivered in May of this year. For that reason, I should also add that it has been some months since we were deep into this topic. If anything you ask this morning I am unable to answer, we will certainly undertake to get a written response from our material, which is on file in the office.

I should also add that the conclusions that are in the report are best contained or best seen in the executive summary, which is a letter of some nine pages appearing at the beginning of the report. Those conclusions of course derive from our interviews with individuals and our analysis of their comments and their data. But in total, those conclusions are the conclusions of the consultant. I daresay that perhaps on one or more of the items, each of these funding parties may not totally agree with the conclusions we have reached.

Perhaps that is one of the keynotes to this whole topic—that is, that there is no win-win situation, that the recommendations we have proposed are our best balance of recommendations that will improve the efficiency and cost-effectiveness of the system, but they do not come without cost. These recommendations either cost in terms of investment dollars or cost in terms of impact on other system participants such that the decisions that have to be made for improvement and efficiency that are recommended here are trade-off decisions.

• 0940

I am prepared to go through the recommendations that are contained at the beginning if that will give assistance in focusing the discussion this morning, or I would be quite happy to turn the microphone over to the other gentlemen for their opening comments.

**Mr. Angus:** Just as a suggestion, I think most of us have read, if not just the summary, the whole report. You might want just to highlight the key elements out of the summary that you feel either are controversial or are worth tantalizing us with for further questioning.

**Mr. Trotter:** I daresay that most of the recommendations are controversial. Otherwise, they might have followed naturally in the course of events over the past 10 years.

**Mr. Benjamin:** Do not count on it.

**Mr. Trotter:** Again, their attributes are that there is not a clear way everybody can win in the situation. But some of the key elements relate, I would think, to the method of payment to the railways in the WGTA. Associated with that is the fact that the individual rates are not cost based so there is no directional difference with respect to the rail rates. Second is the potential for a movement south of the border through the Mississippi system, which is a controversial item and we believe is maybe a short-term solution but not a long-term solution, or it may be attractive in the short term but not the long term.

Grain marketing practices of the Wheat Board itself and related activities of the Wheat Board are significant in affecting the viability and the effectiveness of the seaway,

[Translation]

la page de couverture. Donc, il y a déjà quelques mois que nous avons laissé le sujet. S'il y a une question à laquelle nous ne sommes pas capables de répondre ce matin, nous nous engageons à communiquer avec vous par écrit plus tard. Nous avons toute la documentation nécessaire à nos bureaux.

Les conclusions du rapport apparaissent le plus nettement dans le résumé qui prend la forme d'une lettre de neuf pages au début du rapport. Ces conclusions découlent évidemment des entrevues que nous avons menées avec un certain nombre de personnes et de l'analyse des données que nous avons reçues. Les conclusions restent celles du consultant. Il y en a sûrement sur lesquelles les parties qui ont financé l'étude ne sont pas entièrement d'accord.

C'est justement ce qui ressort de toute cette démarche: il n'y a pas de solution parfaite; les recommandations que nous faisons représentent le meilleur compromis auquel nous pouvons en arriver afin d'améliorer le rendement et l'efficacité globale du réseau. Elles ont toutes un coût. Ces recommandations entraînent des investissements ou des répercussions sur les autres participants à l'intérieur du réseau de sorte que les décisions qui ont été prises en vue d'améliorer l'efficacité constituent un compromis.

Je suis prêt à revoir avec vous une à une les recommandations indiquées au début du rapport si vous pensez que cela peut être utile. Ou encore je puis céder le microphone aux autres témoins pour qu'ils y aillent de leurs observations.

**Mr. Angus:** Je pense que nous avons lu pour la plupart au moins le résumé. Je vous suggérerais de vous en tenir aux éléments clé du résumé, aux éléments que vous considérez comme les plus controversés ou les plus aptes à susciter des questions de notre part.

**Mr. Trotter:** La plupart des recommandations prêtent à controverse. Sinon, les mesures qu'elles supposent auraient été prises au cours des dix dernières années.

**Mr. Benjamin:** N'en soyez pas si sûr.

**Mr. Trotter:** Elles font ressortir en tout cas qu'il n'y a pas de solution parfaite. Un des éléments clé a trait à la méthode de paiement aux chemins de fer en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Par ailleurs, les tarifs individuels ne sont pas fondés sur les coûts, de sorte qu'il n'y a pas de différence selon la direction empruntée. Ensuite, il y a l'option du transport outre-frontière par le réseau du Mississippi. C'est une option controversée. Nous pensons, en ce qui nous concerne, que cela ne peut être qu'une solution à court terme mais non pas à long terme.

Les habitudes de commercialisation du grain de la Commission canadienne du blé, ainsi que l'activité qui y est reliée, influent également beaucoup sur la rentabilité

## [Texte]

the Great Lakes-St. Lawrence system, and a number of government subsidy programs or support programs of one sort or another—whether they relate to Churchill, whether they relate to government investment on the west coast, or whether they relate to At and East grain—all have an impact in drawing volumes away from the seaway and accordingly have the effect of diminishing the potential for the viability of that seaway.

There are a number of regulated rates or regulated costs or prices for services provided in relation to some government-regulated rates for such things as pilotage service and other regulated rates for such things as the terminal operations, which we suggest should be further reviewed. Lastly, there are some areas of improvement that the operating companies themselves could go through. So all of those are controversial areas. Thank you.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Trotter. I wonder if the other gentlemen would have any opening remarks.

**Mr. Hall:** Not really, Mr. Chairman. We are ready to answer any questions that may come up. As Mr. Trotter explained, he is the author, we are the recipients.

**The Vice-Chairman:** Mr. Mealing.

**Mr. Mealing:** It is the firm belief of the Province of Ontario that the national interest is best served by a transportation network that affords shippers the opportunity to move goods by alternative modes. This promotes competition, increases efficiency, and ultimately keeps rates lower. Therefore it follows that Canada's interests are best served by the availability of a commercially viable marine industry operating within the Great Lakes-St. Lawrence Seaway System. The system has over the past several years endured severe declines in traffic volumes. The most damaging losses have been in cargoes of export grain and iron ore, which, as we all know, are the mainstay commodities of the system.

In the case of Canadian export grain, a number of events appear to have contributed to eroding traffic volume through the system. Declines in world demand, shifting markets, depressed prices, and drought-restricted crops certainly have each played a role. However, the most often cited cause of the decline in seaway grain volumes has been and continues to be the assertion that the system has become too expensive relative to alternative routes.

In order to address this question, the Province of Ontario, in co-operation with the Dominion Marine Association, engaged the Trade and Transportation Group to examine all the cost elements involved in shipping grain on the system. The objective of this project was to find out why, as everyone seems to believe, the system had lost its competitive position. As important, however, the consultant was charged with determining whether or not

## [Traduction]

et l'efficacité de la voie maritime, du réseau des Grands Lacs et du Saint-Laurent; c'est la même chose pour un certain nombre de programmes de subventions ou de programmes d'appui du gouvernement, qu'ils concernent Churchill, les investissements du gouvernement sur la Côte ouest ou aux tarifs de transfert du grain vers l'Est. Toutes ces mesures contribuent à réduire le volume de la voie maritime et à miner ainsi sa rentabilité.

Il y a des taux, des coûts, des prix réglementés pour un certain nombre de services comme le pilotage, l'activité des ports de chargement; selon nous, ces taux, ces coûts et ces prix devraient être revus. Enfin, il y a des améliorations proposées dans le cadre de l'activité de sociétés elles-mêmes. Elles sont également controversées. Merci.

**Le vice-président:** Merci beaucoup, monsieur Trotter. Je ne sais pas si les autres témoins ont des observations préliminaires.

**M. Hall:** Pas vraiment, monsieur le président. Nous sommes prêts à répondre aux questions en ce qui nous concerne. Comme M. Trotter l'a expliqué, il est l'auteur et nous sommes les clients.

**Le vice-président:** Monsieur Mealing.

**M. Mealing:** La province de l'Ontario croit fermement que l'intérêt national commande un réseau de transport qui offre aux expéditeurs divers modes de transport de leurs marchandises. C'est la seule façon de susciter la concurrence, d'accroître l'efficacité et au bout du compte, d'éviter l'envolée des tarifs. Donc, en ce qui nous concerne, l'intérêt du Canada exige que le transport maritime le long du réseau des Grands Lacs et du Saint-Laurent demeure viable. Le réseau subit un déclin de son volume depuis plusieurs années. Les diminutions les plus importantes sont survenues au niveau du grain et du minerai de fer d'exportation qui sont, comme vous le savez, des denrées primordiales pour le réseau.

En ce qui concerne les céréales canadiennes d'exportation, un certain nombre d'événements ont contribué à diminuer le volume de la circulation le long du réseau. La réduction de la demande mondiale, le rajustement des marchés, la chute des prix et la baisse des récoltes due à la sécheresse ont tous joué un rôle. Cependant, ce qui a le plus contribué dans le passé et ce qui contribue le plus actuellement au déclin du volume de fret le long de la voie maritime c'est la notion selon laquelle le réseau est devenue trop coûteux par rapport aux autres possibilités.

Pour essayer de dénouer cette situation, la province de l'Ontario, en collaboration avec la *Dominion Marine Association*, a demandé au *Trade and Transportation Group* d'examiner tous les éléments qui entrent dans le coût du transport des céréales le long du réseau. Le but de cette démarche consistait à voir pourquoi, comme tout le monde le prétend, le réseau semble avoir perdu sa position concurrentielle. Ce qui était tout aussi important,

## [Text]

the system could regain its former advantage or at least close the gap between its costs and competing routes.

## [Translation]

le consultant était également chargé d'indiquer si le réseau pouvait reprendre son ancienne place ou du moins réduire l'écart au niveau des coûts par rapport aux autres itinéraires et comment il pouvait y arriver.

• 0945

On May 20, 1987, the final report from the Trade and Transportation Group was released to the public, and following that, on June 11, an invitation-only symposium, closed to the press, was convened in Toronto. Those invited to that symposium included all parties that had been contacted for input during the course of the study as well as those organizations and governments with a vested interest in grain transportation.

Participants at the symposium were unanimous in accepting the report as the most comprehensive and accurate cost-based examination of grain transportation on the system. The Trade and Transportation Group report identified numerous areas where costs could be reduced through operational improvements by system participants. And as Mr. Trotter said, the report clearly warns that there is no quick fix or single remedy and that costs must be reduced systemwide. Most importantly, however, was the finding that federal government policy and the location of export markets are the main determinants as to the direction, east or west, that Canadian export grain is routed, not the cost of shipping through the system.

Recently the Canadian Wheat Board and the Grain Transportation Agency have made statements in the media that refer to Thunder Bay as a residual port for export grain. Once again costs are cited as the only reason for the growing portion of grain moving west for export.

For these federal government agencies to claim that in all instances the system is a higher cost option is totally inappropriate, particularly in light of the TTG report. In a letter to the Prime Minister of Canada, dated July 29, 1987, the Hon. David Peterson, Premier of Ontario, wrote:

the perception of the Canadian Wheat Board that the Great Lakes/St. Lawrence Seaway route is, in all instances, a higher cost option, results from the distortion created under the direct federal subsidy paid to the railways under the Western Grain Transportation Act. This fact is clearly identified in the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System: Review of Transportation Cost Structure recently completed. . .

This distortion could be removed by paying the transportation subsidy, instead, to grain producers. With the true cost of the rail portion of transportation revealed to producers and federal agencies, it would be apparent that the Seaway routing is, in fact, the lower

Le 20 mai 1987, le rapport final du *Trade and Transportation Group* a été publié et tout de suite, le 11 juin, un colloque sur invitation seulement, interdit à la presse, a été organisé à Toronto. Les invités à ce colloque incluaient toutes les parties qui avaient été appelées à faire connaître leur avis au cours de l'étude, de même que les organisations et les gouvernements directement concernés par le transport de céréales.

Selon l'avis unanime des participants au colloque, le rapport représente l'examen des coûts de transport des céréales le long du réseau le plus complet et le plus exact jamais réalisé. Le rapport du *Trade and Transportation Group* identifie plusieurs améliorations opérationnelles possibles pour les participants au réseau en vue de réduire les coûts. Cependant, comme M. Trotter l'a indiqué, le rapport indique clairement qu'il n'y a pas de solution rapide ou parfaite, que la réduction des coûts doit se faire sur l'ensemble du réseau. Il reste que la conclusion la plus importante est que c'est la politique du gouvernement fédéral et la situation des marchés d'exportation qui déterminent essentiellement la direction du transport des céréales canadiennes d'exportation, soit vers l'Est ou vers l'Ouest, non pas le coût du transport le long du réseau.

La Commission canadienne du blé ainsi que l'Office du transport du grain ont récemment parlé de Thunder Bay dans les médias comme d'un port marginal pour le transport des céréales. Ils ont répété que c'est le coût qui est la seule raison pour laquelle de plus en plus de céréales d'exportation transitent vers l'Ouest.

Ces organismes fédéraux n'ont aucune raison de prétendre que le réseau est l'option la plus coûteuse dans toutes les situations, surtout après le rapport du TTG. Dans une lettre au premier ministre du Canada, en date du 29 juillet 1987, l'honorable David Peterson, premier ministre de l'Ontario déclarait ce qui suit:

L'affirmation de la Commission canadienne du blé voulant que le réseau des Grands lacs et du St-Laurent soit dans tous les cas l'option la plus coûteuse résulte de la distorsion créée par le versement de subventions fédérales directes aux chemins de fer en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Ce fait est clairement établi dans le document récent intitulé *Réseau des Grands lacs et de la Voie maritime du St-Laurent: examen de la structure des coûts du transport*. . .

Cette distorsion disparaîtrait si les subventions au transport étaient plutôt versées aux producteurs de céréales. Si les coûts réels du transport par chemin de fer étaient révélés aux producteurs et aux organismes du gouvernement fédéral, il deviendrait apparent que

**[Texte]**

cost route for much of the grain originating on the eastern prairies. . .

The Government of Ontario has nearly completed its evaluation of the TTG report and its recommendations. As part of this process, we have scheduled meetings with the federal agencies involved in grain transportation and with the St. Lawrence Seaway Authority. While our position and policy direction have yet to be established, we can identify several key issues for this committee's consideration:

- (1) Reduction of the costs associated with grain transportation via the system to the extent it can be achieved would be, we feel, in the national interest.
- (2) Removal of distortions caused by subsidy payments would be beneficial to users and others with an interest in the system.
- (3) Any policy which favours directing exports to the west places an economic burden on the remaining users of the system and the communities, individuals, and corporations who depend on it.
- (4) The complexity of the issues and the national scope of those issues are such that strong federal leadership will be essential in addressing these issues and recommendations that were raised in the TTG report.

Thank you very much, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Mealing. Mr. Taylor, any additional remarks?

**Mr. R. Taylor:** I have no additional remarks at this time.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much. We will begin questioning with Mr. Angus, to be followed by Mr. Reid.

**Mr. Angus:** Gentlemen, welcome. Let me say at the outset that I was very pleased to receive and then to read your report. I agree with a lot of those who have said it is the most comprehensive overview of a lot of the components that impact on the utilization of the Great Lakes and St. Lawrence Seaway system. It is by no means complete, and I would respectfully suggest that it is by no means accurate from the perception of some people.

• 0950

Let me go through some of the areas where I would like to get some further elaboration. Page V-6 of the report states:

Under current conditions the extent of this cost understatement is believed to be at least \$2 per tonne, although accurate studies are not publicly available.

If it is only believed and accurate studies are not publicly available, then what is the source of that calculation? As you know, there have been any number

**[Traduction]**

l'itinéraire de la Voie maritime est en réalité l'itinéraire le moins coûteux pour une bonne partie des céréales en provenance de l'est des Prairies.

Le gouvernement de l'Ontario vient de terminer son évaluation du rapport et des recommandations du TTG. Dans le cadre de cette démarche, il a prévu un certain nombre de réunions avec les organismes du gouvernement fédéral concernés par le transport des céréales et l'administration de la Voie maritime du St-Laurent. Notre position et nos orientations ne sont pas encore arrêtées, mais nous pouvons d'ores et déjà signaler plusieurs questions-clés à l'attention de ce Comité:

- (1) Il y va de l'intérêt national que les coûts du transport des céréales le long du réseau soient réduits si possible.
- (2) La disparition des distorsions causées par le versement des subventions serait profitable aux usagers du réseau et à toutes les autres parties concernées.
- (3) Toute politique visant à faire passer les exportations par l'Ouest impose un fardeau économique aux autres usagers du réseau ainsi qu'aux localités, particuliers et sociétés qui en dépendent.
- (4) La complexité de toutes ces questions soulevées dans le rapport du TTG ainsi que leur portée nationale exigent un leadership ferme de la part du gouvernement fédéral.

Merci beaucoup, monsieur le président.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Mealing. Avez-vous des observations, monsieur Taylor?

**M. R. Taylor:** Aucune pour le moment.

**Le vice-président:** Merci beaucoup. Nous allons commencer avec M. Angus; il sera suivi de M. Reid.

**M. Angus:** Je vous souhaite la bienvenue, messieurs. Je vais d'abord vous dire que j'ai été très heureux de recevoir et de lire votre mémoire. Je suis d'accord avec ceux qui estiment que c'est un excellent survol d'un grand nombre d'éléments qui influent sur l'utilisation du réseau des Grands lacs et de la Voie maritime du St-Laurent. Cependant, il n'est sûrement pas complet et il ne fait sûrement pas l'unanimité.

J'aimerais revoir avec vous certains des points qui, selon moi, méritent des éclaircissements. A la page V-6, vous indiquez ce qui suit:

Dans les conditions actuelles, cette sous-estimation du coût est évaluée au moins à 2\$ la tonne, même s'il n'y a pas de chiffres exacts qui aient été publiés.

S'il n'y a pas chiffres exacts publiés, sur quoi fondez-vous votre calcul? Comme vous le savez sans doute, un grand nombre de personnes, dont moi-même ont cité des

## [Text]

of figures bandied about, including those bandied about by myself. Secondly, what are those studies that you are referring to in there and why are they not available?

**Mr. Trotter:** Perhaps I can deal with it in the order you have presented it. The words "believe" and "though accurate studies are not publicly available" are not meant to soften the number itself, but to indicate that there remains some controversy about the number, that this number, after further examination, might well be \$2.06 or it might well be \$1.94 from similar examination.

My analysis of railway data at the time I prepared this report indicated that \$2 was the most reasonable estimate, and I could not be any firmer than \$2, plus or minus 20¢, say. But I know that I have seen numbers as high as \$3 and I have seen them as low as \$1.05. I have also heard some say that there is no differential and I have also heard others say that the differential is as high as \$7. At one discussion I had with CN, they indicated that this is as close as they realize the number to be, from publicly available information, again recognizing that it may be \$1.96 or \$2.04.

As to what are these other studies and why are they not publicly available, other studies have been done by the railways and by the CTC in the context of the four-year review under the Western Grain Transportation Act, the first of which was completed about a year and a half ago now. Under that analysis there was some work that was done, but, of course, it was all confidential between the railways and the CTC. That is an additional source of information that is not publicly available right now.

**Mr. Angus:** Okay. In that \$2 figure, what components are included? Is it just operational costs, or is there a capital component? And if there is a capital component, does it include that capital that is either directly or indirectly paid for by a government, by a heritage fund, by the Canadian Wheat Board, by an agency?

**Mr. Trotter:** First of all, it does include what, I guess, in railway parlance are long-run variable costs, the costs on which the WGTA rates themselves are constructed. It includes capital, in the sense that it includes depreciation component for railway-invested capital, and it includes a return on that investment in the same way that the return is calculated in the WGTA rate structure itself. It does not include capital provided by heritage funds; it does not include capital provided by the federal government by way of equipment, nor does it include capital provided by way of branch line rehabilitation or anything like that. It really is the pure operating costs of the railways, including the amount of capital they consume as they move across the system.

Now, it does not include other things that are termed not variable, and that would include, when the time came, the cost of the Connaught Tunnel, which is the new tunnel through the mountains being constructed by CP. I should also add one additional point: it is an average of CN and CP numbers. It is not specific to one or the other.

## [Translation]

chiffres. Deuxièmement quels sont ces chiffres et quelles sont ces études qui n'ont pas été publiés?

**M. Trotter:** Si nous parlons d'une évaluation et nous disons que les chiffres exacts n'ont pas été rendus publics, ce n'est pas que nous doutions de notre affirmation. Nous voulons simplement faire remarquer que ce chiffre prête à controverse et qu'en définitive il pourrait se révéler être 2.06\$ ou 1.94\$.

D'après mon analyse des données des chemins de fer dont je disposais lors de la rédaction du rapport, 2\$ était l'estimation la plus raisonnable, plus ou moins 20, disons. J'ai cependant vu citer un chiffre aussi élevé que 3\$ et un autre aussi bas que 1.05\$. Certains prétendent qu'il n'y a pas de différence et d'autres que la différence peut atteindre 7\$. Lorsque j'en ai parlé au CN, c'est le chiffre qui m'a été fourni, à partir de l'information disponible, avec une marge qui pouvait aller de 1.96\$ à 2.04\$.

Pour ce qui est des autres études et des autres chiffres qui ne seraient pas disponibles publiquement, les chemins de fer en ont effectués de même que la CCT, dans le contexte du réexamen de la Loi sur le transport du grain de l'ouest qui doit survenir tous les quatre ans, et la première a été terminée il y a environ un an et demi maintenant. Toute information produite à cette occasion est restée confidentielle au niveau des chemins de fer et de la CCT. Les chiffres n'ont pas été rendus publics.

**M. Angus:** Très bien. Quelles sont les composantes de ce chiffre de 2.00\$? Les coûts d'immobilisation ou est-ce seulement les coûts d'exploitation? Si les coûts d'immobilisation y entrent, incluent-ils les capitaux fournis directement ou indirectement par un gouvernement, le fonds du patrimoine, la Commission canadienne du blé, un autre organisme?

**M. Trotter:** Ce chiffre inclut d'abord, pour utiliser une expression des chemins de fer, les coûts variables à long terme, les coûts autour desquels s'articulent les taux prévus en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'ouest. Il inclut les coûts en capital, en ce sens qu'il inclut un certain amortissement pour le capital investi par les chemins de fer, et il inclut un rendement pour cet investissement. Ce rendement est d'ailleurs prévu dans la structure des taux de la Loi sur le transport du grain de l'ouest. Il n'inclut pas le capital émanant des fonds du patrimoine, du gouvernement fédéral sous forme de matériel, non plus que le capital sous forme de remise en état des embranchements etc. Il inclut seulement le coût d'exploitation comme tel des chemins de fer, y compris le capital nécessaire étape par étape.

Il n'inclut pas d'autres coûts dit non variables, dont, par exemple, le coût du tunnel Connaught, un nouveau tunnel construit par CP sous les montagnes. Je signale également qu'il représente une moyenne des chiffres de CN et de CP. Il ne vaut pas ni pour l'un ni pour l'autre individuellement.

[Texte]

**Mr. Angus:** Does it include that extra subsidy for Prince Rupert?

**Mr. Trotter:** In the cost calculation?

**Mr. Angus:** Yes.

**Mr. Trotter:** No, sir.

**Mr. Angus:** You refer to the CP tunnel on page V-7 and say:

it should be recognized that when the new tunnel becomes available for operations for the CP Rail line in B.C., then costs to the West Coast will be decreased significantly.

**Mr. Trotter:** Yes, sir.

**Mr. Angus:** The construction of that tunnel—I gather that a lot of it was through taxpayers' investment or contribution, either directly or indirectly—in effect will be used once again to reduce the movements to the east.

• 0955

**Mr. Trotter:** Let me separate it into two components. I am sure it will be a matter of some dispute in the future, but under current procedures the capital cost of the tunnel would not be seen to vary with railway operations. If you doubled the traffic, it does not make the tunnel twice as big. Those costs were termed-fixed until now. As a consequence, the capital in the tunnel, under today's costing approach, would not show up in such a calculation. I am referring to operating costs.

Because of the decreased grade, fewer locomotives will be put on per train and less fuel will be consumed per train in moving the same tonnage of traffic west-bound through the mountains. The operating cost differential by itself will show up first. How the cost of the tunnel ultimately is brought in will be a matter for some analysis and debate before the new National Transportation Agency or others.

You made reference to how it was funded and taxpayers' money. Perhaps you are making a linkage between the WGTA grain payments and other subsidies flowing to the railways and their construction. I do not know of any direct infusion of funds from public sources for the building of that tunnel.

**Mr. Belsher:** You inferred that taxpayers' money is funding the Connaught Tunnel. I suspect CP Rail would take exception to that, would they not?

**Mr. Trotter:** Yes.

**Mr. Angus:** I asked because I wanted to find out. My memory was a bit fuzzy.

**Mr. Reid:** Do we know who funded it? Did CP fund it?

[Traduction]

**M. Angus:** Inclut-il des subventions supplémentaires pour Prince Rupert?

**M. Trotter:** Comme coût?

**M. Angus:** Oui.

**M. Trotter:** Non.

**M. Angus:** Vous dites ce qui suit au sujet du tunnel de CP à la page V-7;

...il convient de souligner que lorsque le nouveau tunnel sera prêt à être exploité par CP Rail en Colombie-Britannique les coûts du transport vers la côte ouest seront diminués considérablement.

**M. Trotter:** Oui.

**M. Angus:** La construction de ce tunnel... Je crois comprendre qu'il est payé en large partie par les investissements ou les contributions, directs ou indirects des contribuables... auraient pour effet de réduire encore davantage le transport vers l'est.

**M. Trotter:** Il y a deux aspects à la question. Cela donnera certainement lieu à controverse à l'avenir, mais dans les circonstances actuelles le coût des immobilisations du tunnel ne variera pas en fonction de l'exploitation du chemin de fer. Ce n'est pas parce qu'on double le trafic qu'il faut doubler la taille du tunnel. Ces coûts ont représenté un montant fixe jusqu'à présent. Par conséquent, dans la méthode actuelle de calcul, le capital investi dans ce tunnel n'apparaîtrait pas. Je parle des frais d'exploitation.

Comme la pente sera moins importante, on aura besoin de moins de locomotives par train et on consommera moins de combustible pour transporter le même tonnage de marchandises à travers les montagnes en direction de l'Ouest. La première chose qui sera manifeste, ce sera la diminution des frais d'exploitation. Quant à la façon dont on fera intervenir le coût du tunnel, c'est une question qui devra faire l'objet d'une analyse et d'un débat à la nouvelle Agence nationale des transports ou ailleurs.

Vous avez parlé d'utilisation des deniers publics. Vous voulez peut-être comparer les versements dans le cadre de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest et d'autres subventions destinées aux compagnies de chemins de fer et à leurs travaux. Je n'ai pas entendu parler de versements de fonds publics pour la construction de ce tunnel.

**M. Belsher:** Vous avez laissé entendre que le tunnel Connaught était financé par le contribuable. J'ai l'impression que CP Rail n'est pas du tout d'accord, non?

**M. Trotter:** Absolument.

**M. Angus:** Je voulais simplement savoir, parce que ma mémoire n'est pas très claire.

**M. Reid:** Savez-vous qui a assuré le financement? Est-ce que c'est CP?

## [Text]

**Mr. Angus:** Was it not part of the debate at the time? I was not here. Tied to the formation of WGTA was a quid pro quo between the railroads and the government. If they gave them the WGTA, in return they would do certain things and one of them was the CP tunnel. While there may not be a direct money transfer, my memory says there was some kind of deal. It was public; it was not behind closed doors. Perhaps it is something we can explore a little further.

Let me continue on the GTA for a moment. In item 14 in the summary, you suggest the GTA subsidy should be restricted to export only. Let me ask all three of you if by eliminating the GTA subsidy, which I gather is there for domestic grains, it would not bring about a reduction in the quantity of prairie grains moving through the eastern system.

**Mr. Trotter:** Could you restate it?

**Mr. Angus:** You say the GTA subsidy should only be available for export grains. The inference is that domestic grains would have to go at full cost; there would be no subsidy whatsoever. People I have talked to say if you do that, it is even more expensive to move grains from the prairies into central Canada. It will slow down, if not stop. I would like to get a reaction from all three of you on whether you believe it to be the case.

**Mr. Trotter:** Do you mean the WGTA rates?

**Mr. Angus:** Yes.

**Mr. Trotter:** The WGTA itself, the act, has a strange sequence of paragraphs which define export. If you look at movement, it says "for export", and if you look at export, it defines what that means. The reference in the short wording is to export as defined in the act, meaning through the ports of Thunder Bay and Vancouver, including Churchill and Prince Rupert. The wording was meant to deal with what might be termed leakage down through the rail system into the Mississippi River system.

• 1000

So if you follow it back into the section, the report actually flows from the description of the Mississippi system, which says as long as the WGTA rate structure is defined to those port locations, then that would diminish the attractiveness of the Mississippi River system.

**Mr. Angus:** But is there not another component in the WGTA that prevents any grain that has moved under WGTA and therefore has been subsidized from being moved into or through the United States unless it has first hit Thunder Bay or Vancouver or the other ports? Or are you saying somehow, other than the minor bit of containerized pellets out of Vancouver, somebody has found a loophole?

**Mr. Trotter:** No, no. It was really a caution the other way. If it were structured not just as a loophole but as a conscious statement that said it may now receive subsidy

## [Translation]

**M. Angus:** On n'en a pas discuté à l'époque? Je n'étais pas là. La Loi sur le transport du grain de l'Ouest a été accordée donnant-donnant par le gouvernement. En échange, les chemins de fer devaient faire un certain nombre de chose, notamment le tunnel du CP. Il n'y a peut-être pas eu de transfert direct d'argent, mais je me souviens d'un marchandage quelconque. Ce n'était d'ailleurs pas un secret, c'était public. Nous pourrions peut-être creuser un peu la question.

Poursuivons un peu à propos de la loi. Au point 14 de votre résumé, vous dites que la subvention en vertu de cette loi devrait être limitée exclusivement aux exportations. Je vous pose une question à tous les trois: si l'on élimine la subvention en vertu de la Loi sur le transport du grain, subvention qui vise les céréales intérieures, ne risque-t-on pas de diminuer la quantité de céréales des Prairies transitant par le réseau de l'Est?

**M. Trotter:** Pourriez-vous reformuler cette question?

**M. Angus:** Vous dites que la subvention ne devrait concerner que les céréales d'exportation. Autrement dit, celles du marché intérieur paieraient le plein tarif, et ne seraient pas subventionnées. On m'a dit que dans ce cas-là, cela coûterait encore plus cher de transporter des céréales des Prairies vers le Canada central. Le trafic serait ralenti, voire même complètement arrêté. J'aimerais savoir si vous êtes tous les trois de cet avis.

**M. Trotter:** Vous voulez parler des barèmes de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest?

**M. Angus:** Oui.

**M. Trotter:** La loi a un curieux enchaînement de paragraphes pour définir les exportations. Dans la définition de mouvement, vous avez l'expression «pour exportation», et si vous vous reportez à exportation, vous avez la définition de ce terme. Il s'agit des exportations au sens de la loi, c'est-à-dire par les ports de Thunder Bay et de Vancouver, y compris Churchill et Prince Rupert. L'idée était de répondre au problème de ce que l'on pourrait appeler des fuites par le réseau ferroviaire vers le réseau du Mississippi.

Compte tenu de cela, le rapport s'inspire de la description du réseau du Mississippi, et dit que tant que la structure du barème de la loi sera défini en fonction de ces ports, le réseau du Mississippi sera moins intéressant.

**M. Angus:** Mais n'y a-t-il pas un autre élément de la loi qui interdit que des céréales transportées dans le cadre de la loi, et par conséquent subventionnées, soient expédiées aux États-Unis ou à travers les États-Unis autrement que par Thunder Bay ou Vancouver ou les autres ports? Ou voulez-vous dire qu'en dehors de la question mineure des boulettes conteneurisées qui partent de Vancouver, quelqu'un a trouvé une combine?

**M. Trotter:** Non, non. C'était en fait une mise en garde dans l'autre sens. Il ne s'agissait pas d'une combine, mais d'une affirmation consciente du fait que ces céréales

## [Texte]

flowing straight south from Alberta into the Mississippi, then that would make that route more attractive than it is today, and it would be to the detriment of the Great Lakes-St. Lawrence Seaway system. I recall that, as you say, there are a whole series of policy issues and factual issues surrounding this. We were concentrating on the Great Lakes-St. Lawrence Seaway system. There may be other reasons people want to address the feed grain issue by itself right now.

**Mr. Angus:** I am glad you eliminated my concern. Thank you.

I have one final question. The basic thrust of this report is that there are ways by which we can reduce the cost; the real cost and the unreal cost, if I can put it that way. So not only is it, but it appears to be cheaper to move through the east. Has anybody done any studies to determine the relationship, say, between a reduction of \$1 per tonne in whatever sector—what that would mean in additional flow through the eastern system? Secondly—and maybe this is the chicken-and-egg argument—the Wheat Board through its mandate must get the best possible price for the producer, which means the highest selling price and the lowest transportation cost. They say now because that scenario is western, that is why they are concentrating there. If it becomes cheaper in real terms, in producer terms, to move grain through the east, will we see a change in the Wheat Board attitude? I realize none of you are the Wheat Board, but I would like to get your impression as to what may happen.

**Mr. Trotter:** I can give you my factual understanding. As to the first part of your question, we have not done a detailed calculation to show how much grain would then shift to the east coast from the west coast. In fact, I do not know whether you could do that on a retrospective basis, other than to suggest what the future might look like. I do not think you could remarket the grain, if you like.

The important point... I think you said real and unreal costs. The unreal costs, if we use that term, are the costs that are not seen by somebody. In this case it is important to recognize that there are costs not seen by the wheat board, the biggest example being the government contribution to grain transportation by rail, and the second a lot smaller, but you can see the same effect, because the CTC pays to the railways for the At and East grain and it does not come of the Wheat Board money. So in both those instances you have the fact that the Wheat Board does not see a component of the cost.

As you and I know, with any price element you deal with, if you do not see the cost you have a different reaction from if it comes out of your pocket. So that is really dealing with costs that are not coming out of their pocket, which would influence their decisions, in my opinion, to be different from what they are today.

## [Traduction]

peuvent maintenant être subventionnées tout en étant transportées directement vers le Sud à partir de l'Alberta en direction du Mississippi, cela rendrait cette destination plus intéressante qu'à l'heure actuelle, au détriment du réseau de la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Je me souviens moi aussi qu'il y a toute une série de questions de politique et de problèmes à ce sujet. Les gens ont peut-être d'autres raisons de vouloir discuter maintenant séparément de la question des céréales fourragères.

**Mr. Angus:** Merci d'avoir levé mon doute.

J'ai une dernière question. L'idée force de ce rapport, c'est qu'il existe des moyens de réduire les coûts, les coûts réels et dissimulés, si je puis dire. Par conséquent, non seulement cela coûte moins cher, mais cela semble moins cher de transporter des marchandises par l'Est. Quelqu'un a-t-il essayé de déterminer le rapport entre, disons une diminution de 1 \$ la tonne dans un secteur quelconque et l'accroissement du trafic sur le réseau de l'Est que cela entraînerait? Deuxièmement, et c'est peut-être une fois de plus le problème de l'oeuf et la poule, la Commission du blé a pour mandat d'essayer d'obtenir le meilleur prix possible pour le producteur, c'est-à-dire le prix de vente le plus élevé et le coût de transport le plus faible. Elle dit que c'est parce que l'Ouest est plus intéressant actuellement qu'elle privilégie cette région. Si cela coûtait moins cher en termes réels pour le producteur de transporter du grain par l'Est, la Commission du blé changerait-elle d'attitude? Je sais bien qu'aucun d'entre vous ne représente la Commission, mais j'aimerais avoir votre avis.

**M. Trotter:** Je peux vous donner mon interprétation des faits. Pour ce qui est de la première partie de votre question, nous n'avons pas calculé en détail la quantité de céréales qui serait transférée en direction de l'Est et non plus de l'Ouest. En fait, je pense que tout ce que l'on peut dire c'est que l'avenir se présenterait de telle ou telle façon. Je ne pense pas qu'on puisse remanier la commercialisation du blé, si vous voulez.

Ce qui est important... Vous avez parlé de coûts réels et de coûts dissimulés. Ces coûts dissimulés, si l'on peut s'exprimer ainsi, ce sont les coûts qu'on ne voit pas. Il est important de savoir qu'il y a des coûts dont la Commission du blé n'a pas connaissance, l'exemple le plus flagrant étant les versements du gouvernement pour le transport ferroviaire des céréales, et l'autre, moins important mais du même ordre, étant le fait que la CCT verse de l'argent aux compagnies ferroviaires dans le cadre du tarif de l'Est, de l'argent qui ne sort pas de la caisse de la Commission du blé. Dans ces deux cas, c'est un élément du coût qui échappe à cette dernière.

Vous savez très bien, comme moi, que si vous ne voyez pas un certain élément du coût, vous n'avez pas la même réaction que si cela sort de votre poche. Par conséquent la Commission n'a pas la même réaction du fait que ce n'est pas de l'argent qui sort de ses propres caisses, et ses décisions pourraient être différentes dans le cas contraire.

[Text]

**Mr. Angus:** Without getting into the real can of worms about paying the producer, what would be your impression if the WGTA subsidy were paid to the Wheat Board and in turn the Wheat Board paid the railways? Do you think that would have any impact, positive or negative, on the eastern flow? Or would it be under more pressure to go south?

**Mr. Trotter:** I cannot say what it would do to the eastern flow in total. I can say my opinion as an economist is that price signals are important and cost signals are important. So the more information brought to bear on that, the more they would react appropriately, in the economic efficiency sense.

• 1005

**Mr. Angus:** Mr. Hall, Mr. Mealing, any additional comments from your organizations?

**Mr. Mealing:** We have not done any detailed study in terms of your original question. We have a sense in our organization that there would be an increase in movement of grain through the system were the cost elements sorted out properly. We have a sense that the benefit would be primarily to the producer. As I said in our opening remarks, we have a sense that the current WGTA creates some distortions that we think should be looked at.

**Mr. Hall:** I would just like to expand on Mr. Trotter's statement. Also, I confirm DMA has not done any in-depth study as to what a \$1 reduction might do in the way of any changes in volume. I think it is more than that. I think, as Mr. Trotter was suggesting, there is a perception out there that the seaway route is expensive. This study indicates that there is a spread in cost; there is no question about that. Secondly, from the point of view of the producer, there is no question that the name of the game here is to protect the western producer. If there is anything that can be done to reduce his costs, so much the better.

As I think Frank was suggesting, there are an awful lot of so-called hidden costs such as the WGTA. We know we are looking here at a permanent number of \$658 million a year constantly going out, plus whatever there is for inflation and other factors that I do not profess to understand completely about that act. There is the At and East Act, which now provides somewhere in the vicinity of \$40 million a year, and I do not think it is being properly utilized when you consider that there are roughly a million tonnes a year going through the At and East system—that is, bay ports to the east coast. You are looking at a subsidy of \$40 a tonne. It may be best to use that money to assist the Wheat Board, as was being suggested by Mr. Angus, in moving the grain east through Thunder Bay; then you reduce it to \$4 a tonne subsidy. You are getting far more value for your dollar, I would think.

I hate to get back to the Churchill situation, but we all know what goes on there. There are hundreds. . . I was

[Translation]

**M. Angus:** Sans entrer dans le cauchemar du problème des paiements aux producteurs, que pensez-vous de l'idée de verser la subvention en vertu de la Loi à la Commission du blé, qui elle-même la reverserait aux compagnies ferroviaires? Pensez-vous que cela pourrait avoir une répercussion négative ou positive sur le trafic à l'Est? Ou est-ce qu'il y aurait encore plus d'incitation à se tourner vers le Sud?

**M. Trotter:** Je ne sais pas ce que ça donnerait au niveau du trafic total à l'Est. En tant qu'économiste, je peux simplement dire que les signaux de prix et les signaux de coût sont importants. Par conséquent, plus on a d'information, plus on réagit correctement sur le plan de l'efficacité économique.

**M. Angus:** Monsieur Hall, monsieur Mealing, des remarques du point de vue de votre organisation?

**M. Mealing:** Pour répondre à votre première question, nous n'avons pas fait de calcul détaillé. Nous avons l'impression qu'il y aurait une augmentation du transport de céréales si les coûts étaient clairement établis. Nous avons l'impression que c'est principalement le producteur qui serait avantagé. Comme je l'ai dit dans notre introduction, nous pensons que la loi actuelle entraîne des distorsions auxquelles il faudrait remédier.

**M. Hall:** Je voudrais compléter ce qu'a dit M. Trotter. Je confirme aussi que le ministère n'a pas essayé de calculer de façon détaillée l'augmentation de volume qu'entraînerait une diminution d'un dollar. Je pense que ce serait plus que cela. Comme l'a dit M. Trotter, les gens ont l'impression que la voie maritime coûte cher. L'étude montre qu'il y a une répartition des coûts, c'est incontestable. Deuxièmement, du point de vue du producteur, il est certain que ce qui compte, c'est la protection du producteur de l'Ouest. S'il réussit à diminuer ses frais, tant mieux.

Comme le disait Frank, il y a toutes sortes de coûts que l'on dit cachés, en raison par exemple de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Nous savons qu'il y a en permanence 658 millions de dollars par an qui sont versés, en plus du facteur d'ajustement à l'inflation et d'autres facteurs que je ne prétends pas connaître parfaitement. Il y a la Loi sur le tarif de l'Est, en vertu de laquelle on verse environ 40 millions de dollars par an, et à mon avis cet argent n'est pas correctement utilisé si l'on sait qu'environ un million de tonnes transite chaque année par le réseau de l'Est, c'est-à-dire par les ports de la baie vers la Côte est. On a donc une subvention de l'ordre de 40\$ par tonne. Il faudrait peut-être mieux utiliser cet argent pour aider la Commission du blé, comme le suggère M. Angus, à transporter du grain vers l'Est par Thunder Bay; on ramènerait à ce moment-là la subvention à 4\$ la tonne. A mon avis, c'est bien plus rentable.

Je suis désolé d'en revenir à la question de Churchill, mais nous savons tous ce qui se passe là-bas. Il y a des

## [Texte]

going to say hundreds of millions; that would be exaggerating, I am sure. We know of at least \$100 million or more being poured into the Port of Churchill for the sake of 500,000 tonnes a year that could be handled in this system in one week and would benefit not just the ship owner but the ports involved as well as the seaway itself.

So there are a lot of areas along these lines that I think should be... If we are going to be honest about this and say we are trying to find a very efficient system, let us put everything on the table and find out what is the most efficient system. Thank you.

**Mr. Reid:** I open with the comment that I was pleased to hear the representatives of the Province of Ontario in their first paragraph indicate support for the federal government program in *Freedom to Move*, introducing as much competition as we can into and using all modes of transportation to move our goods to market efficiently and well.

Having said that, I also want to make known, with whatever bias there is living on the St. Lawrence, a real concern. As I read it, the study does point out some cost efficiencies and points out that some savings can be made. It also emphasizes the cost distortion by reason of the rail rates, which presumably are used to perhaps direct grain cargoes westerly rather than easterly. But as I read the report, the bottom line came down to a question of markets and where those markets were. I think the words were that the allocation will depend on a market that would traditionally be "more economically served by shipping grain easterly than westerly."

My question then would be what volume of cargoes? While you have referred to this distortion of grain possibly westerly, were you able to show any unfairness on the part of the Canadian Wheat Board or the Western Grain Transportation Agency in the allocation of cars or in the direction of grain movement? Is there any indication of volumes that might have been moved westerly when they could have more economically been moved easterly?

As for capacity, have we reached a bottom over recent years in market needs and capacity requirements of the St. Lawrence Seaway easterly? Have you made the study? I am presuming that you attempted to give some forecast of cargo requirements. Is there any indication of future cargoes that should make us, on the St. Lawrence Seaway, more optimistic than your study left us? Then I will ask Mr. Hall why he wants the largest super-cargo carrier.

**Mr. Trotter:** As to the question about our identifying any cargoes, on page VI-7 we give a snapshot of some 9.3

## [Traduction]

centaines... j'allais dire des centaines de millions, mais j'exagérerais. Nous savons qu'on verse au moins 100 millions de dollars au port de Churchill pour y faire transiter 500,000 tonnes par an alors qu'elles pourraient être expédiées par ce réseau en l'espace d'une semaine et que ce serait à l'avantage non seulement des propriétaires de navire mais aussi des ports concernés et de la voie maritime elle-même.

Il y a donc des quantités de choses à mon avis... Si nous voulons attaquer honnêtement la question et essayer de mettre sur pied un système vraiment efficace, mettons toutes les cartes sur table pour voir quelle est la formule la plus efficace. Merci.

**M. Reid:** Je commencerais par dire que j'ai été heureux d'entendre les représentants de l'Ontario se déclarer d'emblée favorables au programme du gouvernement intitulé «Aller sans entraves», qui ouvre au maximum la porte à la concurrence et qui nous encourage à utiliser tous les modes de transport possibles pour transporter et commercialiser correctement et efficacement nos denrées.

Cela dit, je tiens aussi à formuler, avec tout le parti pris que l'on peut avoir quand on vit sur le Saint-Laurent, un authentique souci. Je constate que l'étude souligne certaines formes de rentabilité et certaines économies possibles. Elle souligne aussi la distorsion des coûts entraînée par les barèmes ferroviaires qui entraînent peut-être le détournement d'une partie des cargaisons de céréales vers l'Ouest au lieu de l'Est. Mais l'idée fondamentale de ce rapport tel que je le lis, c'est la question des marchés et de leur localisation. Je crois qu'on dit que la répartition est fonction d'un marché qui y serait traditionnellement «desservi de façon plus économique en expédiant les céréales à l'Est plutôt qu'à l'Ouest».

J'aimerais alors savoir de quelle quantité on parle? Puisque vous mentionnez cet éventuel détournement des céréales en direction de l'Ouest, avez-vous pu mettre en évidence une certaine injustice de la part de la Commission canadienne du blé ou de l'Office du transport des grains dans la répartition des wagons ou l'orientation du mouvement des céréales? À votre connaissance, est-il arrivé qu'on expédie vers l'ouest des cargaisons qu'il aurait été moins coûteux d'expédier vers l'est?

En matière de capacité, sommes-nous descendus ces dernières années aux besoins du marché et des besoins de capacité de la Voie maritime du Saint-Laurent en direction de l'ouest? Avez-vous fait cette étude? J'imagine que vous avez essayé de prévoir les volumes? Prévoyez-vous des volumes de marchandises futurs qui nous donneraient lieu ou donneraient lieu à la Voie maritime du Saint-Laurent d'être plus optimiste que ne le suggère votre étude? Je demanderai ensuite à M. Hall pourquoi il veut les plus gros supercargos.

**M. Trotter:** Pour ce qui est de déterminer des cargaisons, à la page VI-7 nous donnons un découpage

**[Text]**

million tonnes that were moved through the west coast, and it shows there the markets of Japan, China, all the way through to the U.S.S.R., Mexico, and Peru. At the bottom of that table we conclude that there are no major diversions; that is, that we could not identify an obvious distortion. The most obvious might be if you imagine it going to England or France for whatever reason, shipped through Vancouver. That would appear as a distortion. There were no obvious distortions.

**Mr. Reid:** Then, Mr. Trotter, could you perhaps confirm the general line of your study report indicating that cargo still moves generally in the direction of the market?

**Mr. Trotter:** Yes, I confirm that it generally moves in the direction of the market. But I would then go on to say that of course it is all a function of return; that is, there are prices on the east coast and prices on the west coast and, after subtracting transportation costs, that generates the return to the Wheat Board and ultimately to the producers.

If the transportation costs are more correctly displayed, in my opinion the return on the east coast for more movements will be more profitable, if I can use that term, and hence will be more attractive, such that grain will be moved through the eastern ports or through the St. Lawrence Seaway system. It is a perception thing; it is not something we can measure at this point, or that we did measure in pursuing this study.

On the capacity issue, I do not have an answer for you other than to say that all I have read and reviewed indicates that it is not a current issue either at the Port of Thunder Bay or through the system in a general sense.

Lastly, as to the question of future cargoes, I know that there are trade missions to Europe and elsewhere to try to generate interest in using the seaway for other cargoes. But we did not enter into that; ours was a grain study.

**Mr. Reid:** I will just ask another question of you, Mr. Trotter, and then we can get back to the other members of the panel to see what they can indicate by way of a future increase in cargo needs on the St. Lawrence.

The study, to me, indicated that you did not foresee the Mississippi system as a long-range alternative. Considering the efforts of Mr. Emery and the St. Lawrence Seaway Development Corporation and their pressures in attempting to get more movement on the St. Lawrence, do you see or did any of your group see a diversion back to the St. Lawrence of grain cargoes that are now moving down the Mississippi, in effect a recapture of that once-grain market from the U.S. side, since your study indicates that you have not lost much on the Canadian side so we need a diversion of the American grain?

**[Translation]**

représentant 9,3 millions de tonnes transportées à partir de la côte ouest, à destination des marchés du Japon, de la Chine et jusqu'à l'URSS, au Mexique et au Pérou. Au bas de ce tableau nous concluons qu'il n'y a pas de détournement majeur, c'est-à-dire que nous n'avons pas pu mettre le doigt sur des détournements manifestes. Ce serait évident, par exemple, si l'on expédiait des marchandises vers l'Angleterre ou la France pour une raison ou pour une autre à partir de Vancouver. On aurait alors une distorsion, mais nous n'en avons pas constaté d'évidente.

**M. Reid:** Monsieur Trotter, pouvez-vous dans ce cas nous confirmer ce que dit en gros votre rapport, à savoir que les marchandises transitent dans l'ensemble dans la direction des marchés?

**M. Trotter:** Effectivement, c'est le cas. Je précise cependant que tout cela est fonction des recettes, c'est-à-dire qu'il y a des prix sur la côte est et des prix sur la côte ouest, et que c'est ce qui détermine, après soustraction des frais de transport, les rentrées de la Commission du blé et finalement des producteurs.

Si l'on expose plus correctement les frais de transport, à mon avis il sera plus rentable de faire transiter plus de marchandises par l'est, et par conséquent plus intéressant, c'est-à-dire qu'on sera incité à faire transiter les céréales par les ports de l'est ou par le réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent. C'est évidemment une simple perception, ce n'est pas quelque chose de quantifiable pour l'instant, ni quelque chose que nous avons quantifié pour cette étude.

Pour ce qui est de la question de la capacité, d'après ce que j'ai lu, la question ne se pose pas pour l'instant à Thunder Bay ou dans l'ensemble du réseau.

Enfin, pour la question des cargaisons futures, je sais que nous avons des missions commerciales en Europe et ailleurs pour essayer d'inciter les utilisateurs à se servir de la Voie maritime pour faire transiter d'autres marchandises. Mais nous ne nous sommes pas occupés de cela, nous nous préoccupons uniquement des céréales.

**M. Reid:** Je vais poser une dernière question à M. Trotter et nous reviendrons ensuite aux autres témoins pour voir s'ils ont une idée de l'augmentation future des besoins de transport des marchandises sur le Saint-Laurent.

D'après votre étude, j'ai l'impression que vous ne pensez pas que le réseau du Mississippi soit une solution de remplacement à long terme. Etant donné les efforts de M. Emery et de la Société de développement de la Voie maritime du Saint-Laurent ainsi que leurs pressions pour essayer de développer le trafic sur le Saint-Laurent, est-ce que l'un d'entre vous ou vous-même avez envisagé une récupération au profit du Saint-Laurent des cargaisons de céréales qui sont actuellement transportées par le Mississippi, une recapture, en quelque sorte, de ce marché des céréales passé aux États-Unis, puisque vous dites dans

[Texte]

One further aspect from a cargo point of view, containers: since the Great Lakes Basin produces 95% of the manufactured goods used on the North American continent and since the Great Lakes carriers only carry about 5%, what alternatives might you bring forward as to increasing freight loads, cargo capacity, on the St. Lawrence?

• 1015

**Mr. Trotter:** I will deal with the first part in greater depth than the latter part. As to the Mississippi part of the question, yes, I think there is a possibility of this Mississippi grain traffic coming back to the Great Lakes system. At the time we wrote the report, we indicated that the upward trend in prices of the barge system appeared to be coming; facts since then bear that out. As a consequence, the relative attractiveness of the seaway comes back.

Secondly, as to containers, my understanding is that it is a different type of equipment and it may not by itself have a large impact on the grain part of it. I think Mr. Hall can probably provide you with greater detail on that.

**Mr. Hall:** Yes, Mr. Reid, I confirm what Mr. Trotter has just said with respect to the Mississippi. We seem to be seeing now a little more interest in the seaway movement of American grain. There is not an awful lot, but it is a step in the right direction. Part of it is because the Mississippi system itself is becoming a little busier. The barges are being occupied a little more than they have been in the past. There has been a lot of scrapping of old barges. Thus there is a more of a balance in supply and demand.

That is partly due to a resurgence of the U.S. economy in many areas. We are now finding that on the U.S. side of the Great Lakes, the U.S. fleet is very occupied. It is not only the movement of ore and other standard commodities, but the construction industry has also really picked up. We are seeing a very large movement of stone, gravel, cement, and that sort of thing.

With respect to the container issue, as Mr. Trotter suggested, that is a completely different animal. In the container trade, you get into the whole business of just what does the seaway move and where should we be concentrating our efforts? The container trade and general cargo trade account for less than 10% of the total volume on the seaway.

The problem is that the seaway is only open a portion of the year, roughly nine months, and for the container trade and some of the general cargo trade, that is not good enough. They like to make arrangements with the railways for unit train runs. As you probably have heard, some of the railways now are starting to double stack

[Traduction]

voire étude que vous n'avez pas perdu grand chose du côté canadien et qu'il faut détourner le grain américain?

Autre point à propos des cargaisons, les conteneurs: puisque le bassin des Grands lacs produit 95 p. 100 des biens manufacturés utilisés sur le continent nord-américain et que les transporteurs des Grands lacs ne transportent qu'environ 5 p. 100 de e volume, quelle solution proposez-vous pour augmenter les cargaisons transportées par le Saint-Laurent.

**M. Trotter:** Je vais m'étendre un peu plus sur la première partie que sur la seconde. Pour ce qui est de la question du Mississippi, je pense effectivement qu'il est possible de récupérer une partie de ce trafic des céréales sur le Mississippi au profit des Grands lacs. Quand nous avons rédigé ce rapport, nous avons dit que les tendances à l'augmentation des coûts de transport par chaland semblaient se préciser, et cette prévision s'est confirmée. Par conséquent, la Voie maritime est en train de redevenir intéressante.

Deuxièmement, pour ce qui est des conteneurs, je crois que c'est un type de matériel différent qui n'a pas grand-chose à voir avec la question des céréales. M. Hall pourra probablement vous répondre de façon plus détaillée à ce sujet.

**M. Hall:** Oui, monsieur Reid, je confirme ce que vient de dire M. Trotter à propos du Mississippi. La Voie maritime semble actuellement attirer un peu plus les céréales américaines. Il n'y en a pas des quantités énormes, mais c'est un pays dans la bonne direction, en partie à cause du fait que le réseau du Mississippi connaît lui-même un regain d'activité. Les péniches sont un peu plus actives que dans le passé, et beaucoup de vieilles péniches ont été supprimées, de sorte que l'offre et la demande sont un peu plus équilibrées.

Cela est en partie dû à la reprise de l'économie américaine dans de nombreux domaines. Nous constatons que la flotte américaine du côté américain des Grands-lacs est très active. Il ne s'agit pas simplement de transport de minerais et d'autres denrées de base, mais aussi de la reprise de l'industrie de la construction. Il y a énormément de transport de pierres, de gravier, de ciment etc..

Pour ce qui est de la question des conteneurs, comme l'a dit M. Trotter, c'est une autre paire de manches. Dans ce domaine, il y a toute la question de savoir ce qui peut transiter par la Voie maritime et où nous devons concentrer nos efforts? Le commerce des conteneurs et le commerce des marchandises générales représentent moins de 10 p. 100 du volume total transitant par la Voie maritime.

Le problème, c'est que la Voie maritime n'est ouverte qu'une partie de l'année, en gros neuf mois par an, et que ce n'est pas suffisant pour le commerce des conteneurs et une partie du commerce des marchandises générales. Les transporteurs préfèrent dans ce cas passer des accords avec les chemins de fer pour affréter des trains blocs. Comme

[Text]

containers, which makes it even more efficient. The railways are therefore offering a pretty efficient service to those people. The reason is of course that it is price and time sensitive. The commodities contained in those containers have a far greater value than say a tonne of iron ore.

**Mr. Reid:** Mr. Hall, I recognize the joy and ease of having bulk carriers carrying a minimum number of cargos of a bulk nature as compared to making changes. However, what efforts have been made to provide a service, a roll-on and roll-off truck service, piggyback service, carrier service of any kind, in that great length of waterway available to us at least nine months of the year? What comparative expenses would be involved in doing so, if you did undertake such a venture?

**Mr. Hall:** There are different degrees of how far you go in such a venture. I recently—and I was accused by my confreres as having been sniffing glue at the time—suggested a whole new seaway as the only ultimate solution. I am not saying today or tomorrow, but I am saying that if we look ahead to the year 2000 or 2020, perhaps that is something we are going to have to consider. We have an infrastructure that is getting older and the year 2000 is not that far away.

However, I maintain what I said earlier, Mr. Reid. I think when you are getting into cost-sensitive and time-sensitive merchandise, it does not work that well in a system that has to be abandoned for three months of the year. Quite obviously the railways, rightly or wrongly, look at it and say if the merchandisers are willing to deal with them for 12 months, they will have equipment to look after the merchandise accordingly, but that they may not have the equipment to look after them for just three months. Pricing therefore becomes a major factor in that type of situation.

**Mr. Taylor (Bow River):** I would like to know whether when the studies are made they are slanted toward building up the seaports at Prince Rupert, Vancouver, Churchill, Thunder Bay. Or is any thought given in these studies to providing the best possible price for the producers of grain? It seems to me in many of these things we are forgetting all about the producer. We talk about the economics of the nation.

**Mr. Trotter:** I can answer first, Mr. Taylor, that it certainly is not slanted towards increasing the welfare of any one port, but geared towards the very issue you describe, and that is decreasing the overall transportation costs for grain, which will improve the income of the producer. There has been comment made in the report that in point of fact very few of the benefits actually accrued directly to the residents of Ontario. Most of the

[Translation]

vous le savez sans doute, certaines des compagnies de chemins de fer commencent à empiler l'un sur l'autre les conteneurs, ce qui les rend encore plus rentables. Elle propose donc des conditions assez intéressantes. Évidemment, le prix et le temps comptent beaucoup. Les denrées contenues dans ces conteneurs ont une valeur beaucoup plus élevée qu'une tonne de minerai de fer par exemple.

**M. Reid:** Monsieur Hall, je comprends bien qu'il est beaucoup plus facile d'utiliser des transporteurs en vrac pour transporter un minimum de marchandises en vrac plutôt que de faire sans arrêt des changements. Toutefois, quels efforts a-t-on fait pour assurer un service de roulier, un service rail-route, un service de transport quelconque, le long de toute cette Voie maritime ouverte au moins neuf mois par an? Quel serait le montant comparatif de cette entreprise si vous décidiez de le faire?

**M. Hall:** Il faut savoir jusqu'où on veut aller. J'ai suggéré il y a quelque temps, et mes confrères m'ont accusé de délirer complètement, que la seule solution absolue était une Voie maritime complètement nouvelle. Je ne veux pas parler d'aujourd'hui ou de demain, mais je dis que c'est peut-être quelque chose à envisager pour l'an 2000 ou 2020. Notre infrastructure est en train de vieillir, et nous ne sommes pas si loin que cela de l'an 2000.

Toutefois, je maintiens ce que j'ai dit, monsieur Reid. Je pense que quand il s'agit de marchandises pour lesquelles le facteur coût et le facteur temps comptent beaucoup, on a des problèmes si l'on a affaire à un réseau qui ne fonctionne pas pendant trois mois de l'année. Évidemment, les chemins de fer, à tort ou à raison, disent que si les commerçants veulent utiliser leurs services 12 mois par an, ils sont d'accord pour mettre à leur disposition le matériel nécessaire pour transporter leurs marchandises, mais que ce ne sera pas nécessairement possible si c'est seulement pour trois mois. La détermination du prix est donc un facteur primordial dans ce genre de situation.

**M. Taylor (Bow River):** Quand on fait ces études, a-t-on tendance à privilégier l'essor des ports maritimes de Prince Rupert, de Vancouver, de Churchill, et de Thunder Bay? Ou envisage-t-on de fournir le meilleur prix possible aux producteurs de céréales? J'ai l'impression que dans tout cela on oublie complètement le producteur. Il s'agit de l'économie de la nation.

**M. Trotter:** Je répondrai tout d'abord, monsieur Taylor, qu'il n'est certainement pas question de privilégier l'activité d'un port quelconque, mais simplement de réaliser ce que vous mentionnez, c'est-à-dire de diminuer le coût global de transport des céréales, c'est-à-dire d'accroître les recettes des producteurs. On dit dans le rapport que les résidents de l'Ontario ne bénéficient que très très peu des retombées. La grande majorité des

[Texte]

benefits will in fact accrue back to the farmer, because they are bottom-line results in the total cost of grain transportation.

**Mr. Taylor (Bow River):** Are the capital costs involved in each one of these receiving ports considered? Are the costs of the mileage considered? Are they all done on the same basis, so you get something sensible when you get to the end, and something that could be justified?

**Mr. Trotter:** I think there were three parts to that. Are the capital costs of the ports included? The only specific reference to capital costs we have in the report refers to the discussion of the loop track and improvements at Thunder Bay, because again the study was dealing with the efficiency of the Great Lakes and St. Lawrence Seaway system. That is the only reference to capital in the ports.

The other way capital cost in the ports shows up in the analysis is as it is reflected in the rate for terminal elevators. So the capital component at the port is within those rates. Those rates are developed generally on a uniform basis. We have some question about some of the lower St. Lawrence ones, but they are generally on a uniform basis. So to the best of our understanding, we are comparing apples and apples, which is, I think, your ultimate concern. When we make this east versus west comparison, we are saying there is an apples-and-apples comparison.

Lastly, you asked a question about mileage. If you mean mileage within a port area, that is not covered in any direct analysis. That shows up as part of the railway switching. If you mean mileage getting to the port from a farmer, that is exactly the issue we are talking about of eastbound versus westbound. I recognize currently the farmer is charged the rate to the closest port as his charge. But the costs of transportation are mileage-related, and that is what we are talking about in here.

**Mr. Taylor (Bow River):** I have heard some comments about the costs of going through the mountains. Those are extensive and heavy expenditures. But say for the grain grower in my constituency, in the middle of Alberta, is the cost of the haulage from his farm to the elevator—sometimes that is 5 miles, sometimes it is 20 miles—to Thunder Bay, where the road went through some excellent soil conditions, some muskeg. . . I have never heard anybody say anything about the costs of building that line, but I do hear a lot of people say it is costing a lot of money to go through the mountains. On the other hand, the distance from my farmer to Vancouver is. . . I do not know the percentage, but it is much shorter than the distance from that farmer to Thunder Bay or to Churchill. If you are going up to Prince Rupert, it is quite a way north. In the final analysis and in spite of all the studies, the farmer is going to see how much it brings to his pocketbook. That is going to be the determining factor. If these things are not considered in the studies, they become meaningless.

[Traduction]

recettes vont aux agriculteurs, car c'est ce qui ressort en fin de compte dans le coût total du transport des céréales.

**M. Taylor (Bow River):** Tient-on compte des frais d'immobilisations de chacun de ces ports? Tient-on compte du coût du millage? Tous les calculs sont-ils faits sur la même base, de façon à vous permettre d'avoir quelque chose de cohérent de bout en bout, quelque chose que vous puissiez justifier?

**M. Trotter:** Je pense qu'il y a trois éléments ici. Tient-on compte des immobilisations des ports? Notre seule mention des immobilisations dans le rapport concerne la discussion sur la voie circulaire et les améliorations à Thunder Bay, parce que encore une fois l'étude portait sur l'efficacité du réseau des Grands lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent. C'est le seul cas où l'on mentionne les immobilisations des ports.

L'autre manifestation des frais d'immobilisations des ports apparaît dans l'analyse du barème des tarifs des éleveurs de terminal. Les immobilisations du port apparaissent donc dans ces tarifs, qui sont généralement élaborés de façon uniforme. Nous en contestons quelques-uns dans le bas St-Laurent, mais dans l'ensemble ils sont uniformes. Donc, au mieux de nos connaissances, nous comparons des choses comparables, et c'est en fin de compte ce que vous voulez savoir. Dans cette comparaison de l'Est et de l'Ouest, nous comparons des choses du même ordre.

Enfin, vous posez une question sur le millage. Si vous voulez parler du millage dans une zone portuaire, cela n'est pas couvert par une analyse directe. Le millage correspond aux aiguillages. Si vous voulez parler du millage représenté par la distance entre le port et un agriculteur, c'est exactement de cela qu'il s'agit quand nous opposons les transports vers l'est et l'ouest. Certes, on fait payer à l'agriculteur le taux de transport vers le port le plus proche de lui. Mais le coût du transport est lié au millage, et c'est de cela que nous parlons ici.

**M. Taylor (Bow River):** J'ai entendu parler du coût de transport à travers les montagnes, et c'est un coût très lourd. Mais pour le céréaliculteur de ma circonscription, au cœur de l'Alberta, est-ce que le coût de transport de son grain depuis la ferme jusqu'à l'élevateur, et c'est quelques fois à cinq milles, d'autres fois à 20 milles, puis à Thunder Bay, par une route qui traverse des sols excellents, un peu de marécages. . . Je n'ai jamais entendu qui que ce soit se plaindre du coût de construction de cette ligne, mais j'entends quantité de gens dire que cela coûte très cher de traverser la montagne. D'un autre côté, la distance qui sépare mon agriculteur de Vancouver est. . . Je ne sais pas par quel pourcentage, mais c'est beaucoup plus court que la distance entre ce producteur de Thunder Bay ou Churchill. Prince Rupert est très au nord. En dernière analyse, malgré toutes les études qui pourraient exister, le producteur choisira ce qui est le plus avantageux pour lui. Ce sera le facteur déterminant. Si les études n'en tiennent pas compte, elles n'ont aucune valeur.

[Text]

[Translation]

• 1025

**Mr. Trotter:** First of all, this study did not address the cost of haulage from the farm to the prairie elevator, the first movement from the farm gate to the gathering elevators. Our interest was in directional movements. How it got there and how far it went was not part of the directional question. It is an important question in grain transportation and it is caught up in other studies, other analyses and other committee hearings, but ours was evaluating the eastbound route versus the westbound route.

I can also confirm that there are high controlling grades in northwestern Ontario. It is not just saying it is a straight run, flat prairie all the way to Thunder Bay and the rest of it is all up hill and very steep. In the balance of things, from an equidistant point, it is more expensive westbound than it is eastbound and that is the nature of this discussion.

It will always be less expensive for most Alberta farmers to ship to Vancouver because distance is an important factor. They are closer to Vancouver. The point of this analysis is that there is a significant body of grain grown in Manitoba and slightly into southeastern Saskatchewan, which has a natural flow eastbound on a cost basis. It is not seeing cost effectiveness because of the way in which the rates are structured.

**Mr. Angus:** To add some additional information, the farmer who lives in your riding—let us say he is 500 miles from Vancouver; I do not know what the distance—

**Mr. Taylor (Bow River):** It would be about 500 or 600 miles.

**Mr. Angus:** Let us say it is 500 miles. The farmer would pay the same amount per tonne for his grain to go to Vancouver as the farmer in Brandon, Manitoba, which is about 400 to 500 miles from Thunder Bay, would pay. The other part of it is what the federal government pays through the WGTA. It fluctuates. Farmers equidistant from the ports pay the same, as I understand the system.

**Mr. Taylor (Bow River):** There is just one further question. In spite of the probable extra cost, the farmers are not entirely concerned about what they get in their own pocket. There are many farmers in eastern Alberta, even south of Medicine Hat, and many in Saskatchewan who prefer having their grain go to Churchill and have been working towards that for many years. It is going to cost more to go to Churchill, but one of their arguments is that it is developing a nation. It is developing another avenue closer to market which will pay dividends later on. Have you any comments on that?

**Mr. Trotter:** I certainly have. It is no secret it is more expensive to go to Churchill and it is no secret that CN in the WGTA complex receives a specific subsidy payment

**M. Trotter:** Cette étude ne s'est pas attachée au coût du transport de la ferme à l'élevateur primaire. Nous nous sommes limités au transport dans une direction ou dans l'autre. Ce qui s'est passé auparavant n'est pas entré en considération. C'est évidemment un aspect très important de la grande question du transport du grain et il a fait l'objet d'autres études, d'autres analyses, d'autres audiences de comité. Ce que nous avons voulu faire, en ce qui nous concerne, c'est évaluer l'itinéraire vers l'est par rapport à l'itinéraire vers l'ouest.

Je vous confirme qu'il y a des paliers de contrôle élevé dans le nord-ouest de l'Ontario. On ne peut pas dire que le terrain plat à travers les Prairies jusqu'à Thunder Bay et que le reste est montagneux et accidenté. Cependant, si on s'en tient strictement à la distance, on s'aperçoit que le transport est plus coûteux vers l'ouest que vers l'est. La discussion porte là-dessus.

Pour les producteurs de l'Alberta, il sera toujours moins coûteux d'expédier leurs céréales vers Vancouver à cause de la distance. Ils sont plus rapprochés de Vancouver. C'est un facteur important. Le but de cette étude était de démontrer qu'il y a une bonne partie de la production des céréales au Manitoba jusque vers le sud-est de la Saskatchewan pour laquelle il est avantageux du point de vue des coûts d'effectuer le transport naturellement vers l'est. Si ce n'est pas apparent, c'est dû à la structure des taux.

**M. Angus:** Toujours à ce sujet, le producteur qui vit dans votre circonscription—disons à 500 milles de Vancouver, je ne sais pas quelle est la distance exacte. . .

**M. Taylor (Bow River):** La distance est de 500 à 600 milles.

**M. Angus:** Disons 500 milles. Ce producteur paie le même montant la tonne pour expédier ses céréales à Vancouver que le producteur de Brandon au Manitoba, qui se trouve environ 400 ou 500 milles de Thunder Bay. Il y a également la part du gouvernement fédéral en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'ouest. Elle fluctue. Si je comprends bien la façon dont le système fonctionne, les producteurs qui se trouvent à égale distance des ports paient la même chose.

**M. Taylor (Bow River):** Un autre point à ce sujet. Il n'y a pas que la question du coût supplémentaire probable; les producteurs peuvent tenir compte d'autres aspects. Il y a beaucoup de producteurs de lait de l'Alberta, même au sud de Medicine Hat, et beaucoup de producteurs en Saskatchewan qui préfèrent expédier leurs céréales vers Churchill; ils favorisent cette option depuis des années. Il en coûte davantage pour le transport vers Churchill mais, à leurs yeux, cela contribue à développer la nation. Pour eux, c'est une autre façon de se rapprocher des marchés qui pourrait leur rapporter des dividendes plus tard. Qu'en pensez-vous?

**M. Trotter:** Tout le monde sait que c'est plus coûteux d'effectuer le transport vers Churchill. Tout le monde sait également que le CN dans le contexte de la Loi sur le

## [Texte]

within the rate structure to go to Churchill. I am aware of the Hudson Bay Route Association and their interest in promoting the grain flow. There may be good and valid national policy reasons, ranging from defence to regional development, which say the port of Churchill should exist, but from the point of view of grain transportation and economics, it does not make sense.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Taylor. We now go to Mr. Robichaud and then Mr. Cochrane and Mr. Belsher.

• 1030

**Mr. Robichaud:** I have just one question for the witnesses about cost-recovery measures. A paper has been circulated by Transport Canada, entitled *The Proposed New Cost Recovery: Guidelines and Policies*. If additional cost-recovery measures were instituted by Transport Canada, how would that affect the movement of goods or grain west compared to east, and how would the seaway be disadvantaged in relation to the Mississippi way of transporting goods? Can the St. Lawrence Seaway at this moment consider any additional cost-recovery measures? Is it in a position to do so?

**Mr. Trotter:** I can answer first that this is specifically addressed in the report, wherein we say any move to further cost recovery would *de facto* have a detrimental effect; that is, it would just add more cost. On the surface, the simple answer is further cost recovery would lead to further effect on the viability.

I do not have any comment on the specifics of the cost-recovery proposals in that paper from Transport Canada, but just to say that anything that added costs on the Great Lakes-St. Lawrence system would further change the balance and flow between Vancouver and the east, and east versus the Mississippi.

**Mr. Robichaud:** It would definitely advantage western ports then, would it not?

**Mr. Trotter:** At least advantage western ports. I am sure the other gentlemen here have something to say on that.

**Mr. Mealing:** The position we have adopted in the past, specifically dealing with Bill C-75—our Minister is on public record as having opposed Bill C-75 for exactly the reasons Mr. Trotter has said. We feel that any additional cost-recovery measures attached to the Great Lakes and St. Lawrence Seaway system would work to the detriment of the system.

**Mr. Hall:** Mr. Robichaud, if I might expand on that, the cost recovery that was contemplated originally in clause 4 of Bill C-75, and is now up for discussion again, refers to the cost of running the Department of Transport, which is primarily now coast guard and a certain amount

## [Traduction]

transport du grain de l'Ouest et de la structure du taux reçoit une subvention spéciale pour effectuer le transport vers Churchill. Je connais la *Hudson Bay Route Association* et son intérêt pour le transport des céréales. Il peut y avoir de bonnes raisons reliées à la politique nationale, au niveau de la défense et du développement régional, qui limitent en faveur du port de Churchill, mais strictement sur le plan du transport des céréales et de l'économie, ce n'est pas une option valable.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Taylor. Nous passons à M. Robichaud, qui sera suivi de MM Cochrane et Belsher.

**M. Robichaud:** Je n'ai qu'une question à poser aux témoins au sujet des mesures de récupération des coûts. Transports Canada fait circuler un document intitulé «Nouvelle formule de récupération des coûts: directives et politiques». Si de nouvelles mesures de récupération des coûts étaient proposées par Transports Canada, quelles en seraient les répercussions sur le transport des marchandises ou des céréales dans une direction par rapport à l'autre et dans quelles mesures la Voie maritime serait-elle désavantagée par rapport au réseau du Mississippi? La Voie maritime du Saint-Laurent est-elle en mesure en ce moment-ci d'envisager d'autres mesures de récupération des coûts?

**M. Trotter:** Nous répondons à cette question de façon précise dans notre rapport. Nous indiquons en effet que toute nouvelle mesure de récupération des coûts ne pourrait avoir qu'un effet néfaste. Donc, toute mesure en ce sens minerait encore la rentabilité du réseau en ce sens qu'elle accroîtrait les coûts du transport.

Je ne suis pas en mesure de répondre en détail aux propositions de récupération des coûts de Transports Canada. Tout ce que je puis dire c'est que le nouveau fardeau pour le réseau des Grands-lacs et du Saint-Laurent ferait pencher encore davantage la balance en faveur de Vancouver et en faveur du réseau du Mississippi par rapport à l'Est.

**M. Robichaud:** Les ports de l'Ouest y gagneraient définitivement, selon vous?

**M. Trotter:** Ils y gagneraient. Je suis sûr que ces messieurs ont quelque chose à dire à ce sujet.

**M. Mealing:** Nous avons adopté une position bien précise à ce sujet dans le passé, pour ce qui est du projet de loi C-75—notre ministre a indiqué publiquement qu'il y était opposé précisément pour les raisons citées par M. Trotter. Nous sommes d'avis que toutes nouvelles mesures de récupération des coûts le long du réseau des Grands-lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent ne pourraient que nuire au réseau.

**M. Hall:** J'aimerais dire quelque chose à ce sujet, si vous le permettez, monsieur Robichaud. La récupération des coûts envisagée au départ, à l'article 4 du projet de loi C-75—il est discuté de nouveau actuellement—avait trait aux coûts de fonctionnement du ministère des Transports,

**[Text]**

for air. So since rail is not even included, it is quite clear that the targets here are cost recovery for services provided in the marine field as well as the air field. It has to have a bearing.

We have indicated very clearly in our reply to that question that we are not interested in discussing it under the present terms. If they are willing to open it up and go right back to basics and say all right, let us look at what the total cost of the system is, including whatever there may be in the way of flood control costs, whatever there may be in running the seaway—the pilotage, the ports. . . Let us go back to square one and start from there. Thank you.

**Mr. Cochrane:** I am looking for clarification. The report seems to indicate that once the CP tunnel is finished the cost differential, either going west from the prairies or coming east to Thunder Bay, will disappear, or it will basically resolve itself. Is that something you believe?

**Mr. Trotter:** No, sir. I think you have taken it just one step further. What the report indicates is the differential will change. I am not in a position to say it will disappear. That it will certainly change is all I can say.

**Mr. Cochrane:** Just what will make it change?

**Mr. Trotter:** The reason for building the tunnel is what will make it change, and that is that operating costs will decrease. As I understand it, the way it will operate is that westbound trains, loaded, will go through the new tunnel, which has a much lower controlling grade, and eastbound trains, which are empty in a lot of cases, will use the other tunnel; and in total the two will use less locomotives, less fuel, and trains can be larger and so the net costs will fall.

**Mr. Cochrane:** Because of taking out some of the grade they would have to go up and so on.

**Mr. Trotter:** Exactly. And it flows through into equipment, men, labour, fuel, maintenance—a lot of things.

**Mr. Cochrane:** The report also makes reference to the At and East subsidy, and it is recommending that it be terminated, because they feel it causes a distortion between the cost of going to Thunder Bay or going through the seaway. In the premier's letter, or at least the quote from the premier's letter, he is talking about the subsidy being given to grain producers. What is the position of Ontario, to do away with At and East, or to take the At and East money and give it to the producers?

• 1035

**Mr. Mealing:** The At and East question has not been addressed at this time.

**Mr. Cochrane:** So that is one of the areas your report says is still under study.

**[Translation]**

qui sont essentiellement ceux de la garde côtière et le transport aérien. Le transport ferroviaire n'étant pas inclus, il est clair que l'objectif et la récupération des coûts sont liés au transport maritime et au transport aérien. Cela a un impact.

Nous avons indiqué clairement que nous n'étions pas intéressés à discuter de ce projet avec les paramètres actuels. Si on est prêt à rouvrir la discussion, et revenir au point de départ et à examiner tous les coûts inhérents au réseau, y compris les coûts du contrôle des inondations, les coûts de fonctionnement de la Voie maritime—le pilotage, les ports. . . ce qu'il faut, c'est revenir au point de départ. Merci.

**M. Cochrane:** J'aimerais obtenir une précision. Le rapport semble indiquer qu'une fois que le tunnel du CP sera terminé, la différence dans les coûts du transport vers l'ouest ou vers l'est à Thunder Bay à partir des Prairies disparaîtra ou se résoudra d'elle-même. Vous le croyez vraiment?

**M. Trotter:** Non. Vous allez plus loin que le rapport. Le rapport indique simplement que la différence changera. Elle ne disparaîtra pas, elle changera; c'est tout ce que je puis affirmer en ce moment.

**M. Cochrane:** Qu'est-ce qui la fera changer?

**M. Trotter:** C'est pour diminuer les coûts de fonctionnement que le tunnel a été construit et c'est pour cette raison que la différence changera. Si je comprends bien, les trains en direction de l'ouest, chargés, utiliseront le nouveau tunnel, qui offre des pentes moins élevées; les trains en direction de l'est, allèges dans la plupart des cas, emprunteront l'autre tunnel; dans un cas comme dans l'autre, les trains utiliseront moins de locomotives, moins de carburant, pourront comporter plus wagons, de sorte que les coûts nets diminueront.

**M. Cochrane:** Il y aura moins de pentes à franchir et tout le reste.

**M. Trotter:** Parfaitement. Les économies se font sentir à tous les niveaux, au niveau du matériel, de la main-d'oeuvre, du carburant, de l'entretien.

**M. Cochrane:** Le rapport mentionne également les subventions au tarif de l'Est et recommande leur élimination. Selon le rapport, elles causent une distorsion par rapport aux coûts du transport par Thunder Bay et les voies maritimes. La lettre du premier ministre propose le versement des subventions aux producteurs de céréales. Quelle est la position de l'Ontario au juste? Souhaite-t-elle l'élimination des subventions au tarif de l'est ou désire-t-elle que l'argent pour ces subventions soit versé aux producteurs?

**M. Mealing:** La question du tarif de l'Est n'a pas encore été examinée.

**M. Cochrane:** C'est donc l'un des sujets encore à l'étude.

[Texte]

**Mr. Mealing:** Yes, it is.

**Mr. Cochrane:** I gather from the position of Ontario you will not be too concerned about the cost to the consumer in the eastern part of the country—

**Mr. Mealing:** I am not in a position to answer that, sir.

**Mr. Cochrane:** —or the effect on the national railways. So really the Province of Ontario has not taken a position on At and East.

**Mr. Mealing:** Not at this point.

**Mr. Cochrane:** Is the premier's position obviously supported by the Province of Ontario, in the sense that the subsidy should be given to the producer?

**Mr. Mealing:** The position the premier put forward is a position consistent... when the grain transportation agency concluded its study of the Western Grain Transportation Act, a recommendation was made that the whole pay-the-producer option should be looked at, reviewed, and some amendment or adjustment made. At that time, in responding to that particular issue, the province supported the pay-the-producer option, and at the same time it raised some concerns as to how that might be effected. In dealing with the particular situation generated in Thunder Bay by the grain transportation agency and the Wheat Board, the premier felt it was appropriate to put that particular option on the table for the Prime Minister, because of the distortion it has created and because of the particular effect of that distortion on the city of Thunder Bay.

**Mr. Cochrane:** So he is just suggesting this distortion could be removed. He is suggesting that is one of the ways they could do it.

**Mr. Mealing:** Yes.

**Mr. Cochrane:** The premise of that, I gather, is that the producer will then have the money and can decide what is the most cost-effective way of transporting—

**Mr. Mealing:** That is the premise, as we understand it: that the producer then has the option to make the decision as to which transportation mode serves him most effectively.

**Mr. Cochrane:** And it is being stated with some degree of confidence that the seaway route will be more economical.

**Mr. Mealing:** Going by this report—and I might draw your attention to page VI-12—it is our sense that if you factor in the government's share paid under WGTA, you will see that part B of that table raises the cost of movement of that grain to \$48.23 a tonne, versus \$42.62 a tonne through the St. Lawrence. So we think if that particular issue were addressed along with the other issues that have been raised in the report, you would see the advantage returning to the seaway for movements, as I

[Traduction]

**M. Mealing:** Oui.

**M. Cochrane:** J'en conclus que l'Ontario ne se préoccupe pas trop du coût qui en résultera pour le consommateur dans l'est du pays. . .

**M. Mealing:** Je ne suis pas en mesure de vous le dire, monsieur.

**M. Cochrane:** . . . ou de l'incidence que cela aura sur les chemins de fer nationaux. En d'autres termes, la province de l'Ontario n'a pas pris position en ce qui concerne la question du tarif de l'Est.

**M. Mealing:** Pas encore.

**M. Cochrane:** La position du premier ministre est-elle appuyée par la province de l'Ontario, en ce sens que la subvention serait versée aux producteurs?

**M. Mealing:** La position défendue par le premier ministre est tout à fait cohérente avec... Dans son rapport relatif à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, l'Office du transport des grains recommandait d'étudier sérieusement l'option prévoyant l'impartition des coûts aux producteurs et d'adopter les amendements nécessaires. En réponse à cette recommandation, la province avait alors appuyé l'option en question, tout en exprimant certaines réserves sur la façon de la mettre en oeuvre. A propos de la situation qui s'est produite à Thunder Bay avec l'Office de transport et la Commission canadienne du blé, le premier ministre de la province a jugé bon de soumettre cette option au premier ministre du Canada, étant donné les distorsions qui en avaient résulté, notamment pour la ville de Thunder Bay.

**M. Cochrane:** Donc, il propose tout simplement de supprimer ces distorsions, ou tout au moins une façon d'y parvenir.

**M. Mealing:** En effet.

**M. Cochrane:** Je suppose qu'il part du principe qu'avec cette option, le producteur pourra disposer de cet argent de la façon qui lui paraît la plus rentable pour acheminer. . .

**M. Mealing:** C'est ce que nous pensons: ce sera alors au producteur de décider quel mode de transport répond le mieux à ses besoins.

**M. Cochrane:** Et on affirme, avec une certaine assurance, que la Voie maritime sera la plus économique.

**M. Mealing:** Permettez-moi de vous reporter à la page VI-12 de ce rapport. Croyez-vous qu'en tenant compte de la contribution versée par le gouvernement en vertu de la LTGO, la partie B du tableau fait passer le coût du transport de ces céréales à 48.23\$ la tonne, par rapport à 42.62\$ la tonne par le Saint-Laurent. Nous sommes donc convaincus que si vous réexaminez cette question, ainsi que plusieurs autres soulevées dans le rapport, vous constateriez que la Voie maritime redevient avantageuse

## [Text]

believe Mr. Trotter said, from the eastern prairies that are now moving to the west coast.

**Mr. Cochrane:** But the premier's reference to transportation subsidies is made in isolation from or excluding the At and East.

**Mr. Mealing:** Excluding the At and East at this time.

**Mr. Cochrane:** Okay. We will be anxious to see—

**Mr. R. Taylor:** I think it is important to recognize that his reference in that letter was to the subsidy paid under the WGTA—

**Mr. Cochrane:** Not the At and East.

**Mr. R. Taylor:** —and with specific reference to the example shown in table VI-5, not the At and East at all.

**Mr. Cochrane:** So you will be looking at that one eventually too.

**Mr. R. Taylor:** As well, yes.

**Mr. Belsher:** Did I hear you say this morning that in reviewing where grain had been shipped in world markets, you could not see any real distortion of shipments having gone through west coast or Churchill that should not have, such that if they had been factoring in the right things they would have put it right through the seaway system. Did I hear you say that this morning or not?

**Mr. Trotter:** I think I used slightly stronger words, which said there was no evidence of conscious or visible distortion. Having said that, I then went on to say it is important to recognize that the economics of the whole situation are that we are trying to describe a decision that did take place and grain that did not get marketed. What we are saying is that it is the path not taken, if you like. We believe there was potential for grain sales that, if this whole system were in place, might have realized movement through the eastern system.

**Mr. Belsher:** I see. So it is for the things which have not taken place and in which we could become more competitive, in your feeling, where the seaway might then pick up the additional tonnage.

**Mr. Trotter:** Yes. I think that is accentuated by statements you see from the Wheat Board and statements that appear even in their annual reports. Every year there is a paragraph that speaks about the high cost of the Great Lakes and St. Lawrence system. You do not see a paragraph that speaks about the high cost of going through the mountains. So it is a carry-on from just the simple economics of it, which suggest a perceptual behaviour on their part, which seems to be borne out in statements by the Wheat Board itself.

## [Translation]

pour ceux qui font transporter des céréales des Prairies de l'est à la côte ouest. Je crois que c'est ce qu'a dit M. Trotter.

**M. Cochrane:** Toutefois, lorsque le premier ministre provincial a parlé de subventions au transport, cela n'avait rien à voir avec le tarif de l'Est.

**M. Mealing:** A ce moment-là.

**M. Cochrane:** Oui. Nous avons hâte de voir. . .

**M. R. Taylor:** Il ne faut pas oublier que dans cette lettre, il parlait de la subvention versée dans le cadre de la LTGO. . .

**M. Cochrane:** Et que cela n'avait rien à voir avec le tarif de l'Est.

**M. R. Taylor:** . . . et il faisait précisément référence à l'exemple figurant au tableau VI-5, et pas du tout au tarif de l'Est.

**M. Cochrane:** Donc, vous allez aussi examiner cette question.

**M. R. Taylor:** Oui.

**M. Belsher:** Vous avez bien dit, tout à l'heure, qu'en cherchant à savoir où les céréales avaient été exportées, vous n'aviez constaté aucune distorsion réelle, c'est-à-dire des cargaisons qui n'auraient pas dû être exportées par la côte Ouest ou par Churchill, car s'ils avaient affacturé tous les éléments nécessaires, ils auraient alors choisi d'acheminer leurs céréales par la Voie maritime. Vous l'avez bien dit tout à l'heure?

**M. Trotter:** Je pense avoir été un peu plus catégorique, puisque j'ai dit que nous n'avions constaté aucune preuve de distorsion délibérée ou visible. Cela dit, j'ai ajouté qu'il fallait reconnaître que nous nous trouvions dans une situation assez spéciale, puisqu'il nous fallait essayer de comprendre pourquoi, malgré la décision qui avait été prise, ces céréales n'avaient pas été commercialisées. Ce que nous affirmons, c'est que cette voie n'a pas été choisie, si on peut dire. Nous estimons que, si tout ce système avait été en place, on aurait pu vendre davantage de céréales en empruntant le système de l'Est.

**M. Belsher:** Je vois. En d'autres termes, vous parlez de ventes qui ne se sont pas réalisées, mais qui auraient pu l'être car, à votre avis, la Voie maritime pourrait absorber des cargaisons supplémentaires et nous serions ainsi plus compétitifs.

**M. Trotter:** Oui. Vous en trouverez confirmation dans le rapport annuel de la Commission canadienne du blé. Chaque année, un paragraphe de ce rapport traite du coût élevé du réseau des Grands-lacs et du Saint-Laurent. Par contre, on n'y parle jamais du coût élevé de la traversée des montagnes. C'est une affirmation qui est donc répétée chaque année dans le rapport annuel, et qui démontre peut-être aussi une certaine perception de la part des dirigeants de la Commission canadienne du blé.

[Texte]

[Traduction]

• 1040

**Mr. Angus:** On page VII-6 reference is made to the quota system—it is paragraph 3 on that page—and its relation between the location of those blocks and the timing of shipments to port. I guess there is some kind of equality provision that ties in with payments that says that you really have to take grain from all across the catchment area. The report suggests that if Thunder Bay was able to bring in grain from the near west first, before going further, through Manitoba and into Saskatchewan, then it might have an impact on the smoothness of flow. You do not have to be in Thunder Bay long to know that you have a lot of ups and downs. We had lay-offs that started in July this year, instead of August, and are still continuing.

Perhaps the question is more appropriate to Mr. Hall. How do you see that kind of proposal affecting your lake carriers, on the one hand, and I gather you now represent the elevator companies as well?

**Mr. Hall:** I am sorry; I do not quite understand the point of your question.

**Mr. Angus:** Apparently, in order for the producer to get his initial payments he has to deliver and his grain has to be moved, and the report is suggesting that creates a distortion, a backlog on land in terms of movement of grain. If there was a way to have the blocks located on the eastern side of Manitoba deliver first—

**Mr. Hall:** Oh, I see.

**Mr. Angus:** —so you have a progressive flow to Thunder Bay, the inference in the report is that your members, the lake carriers, would have a more constant movement of grain. I do not necessarily agree with that, but I would like to get your reaction, and then perhaps Mr. Trotter's. Maybe Mr. Trotter wants to give a better explanation; I do not know.

**Mr. Trotter:** We were having a bit of trouble finding the reference. It is actually on page VIII-8, and that was the problem.

**Mr. Angus:** Sorry about that. I could not find it either when I looked. That is what happens when the member sits at his own E-mail all night long: some of the letters and words get dropped from the questions.

**Mr. Trotter:** I was quite prepared to admit that I said it and not be able to find it myself.

The report is indicating that you can conceive of improved flow mechanisms, and that is all it is addressing. It is saying that all these things like the quota system carry with them a lot of baggage, which is important baggage from the broader perspective of policy, but if we isolate the issue of just grain transportation through the Great Lakes system then that has an impact which would

**M. Angus:** A la page VII-6, il est question du système de quotas—plus précisément au paragraphe 3 de cette page—ainsi que de l'emplacement de ces blocs et des horaires d'expédition. Je suppose qu'il existe une disposition exigeant que les céréales soient ramassées partout dans la zone de ramassage. On laisse entendre, dans le rapport, que si Thunder Bay pouvait faire venir des céréales des premières villes de l'ouest d'abord, avant d'aller plus loin, jusqu'au Manitoba et en Saskatchewan, cela pourrait avoir une incidence sur la fluidité des mouvements. Vous savez tous qu'à Thunder Bay, il y a des hauts et des bas. Cette année, les licenciements ont commencé en juillet, au lieu de commencer en août, et ils se poursuivent.

Je devrais peut-être adresser ma question à M. Hall. Quelle incidence cette proposition va-t-elle avoir sur les transporteurs utilisant la voie maritime, d'une part, et sur les compagnies d'éleveurs, puisque vous les représentez aussi dorénavant?

**M. Hall:** Je suis désolé, mais je ne comprends pas très bien votre question.

**M. Angus:** Apparemment, pour toucher le premier paiement, le producteur doit livrer ses céréales, lesquelles doivent être acheminées là où elles doivent l'être. Or, d'après le rapport, ce système provoque des distorsions, car il y a une accumulation de céréales non transportées. S'il était possible de faire en sorte que les blocs de ramassage situés à l'est du Manitoba fassent leur livraison en premier. . .

**M. Hall:** Je vois.

**M. Angus:** . . . le trafic vers Thunder Bay serait plus fluide et plus régulier pour les transporteurs utilisant la Voie maritime. Je ne souscris pas nécessairement à cette affirmation, mais j'aimerais savoir ce que vous en pensez ainsi que M. Trotter, peut-être. Il voudra peut-être nous donner plus d'explications, c'est à lui de décider.

**M. Trotter:** Nous n'arrivions pas à trouver la référence, car c'est en fait à la page VIII-8. C'est ce qui a causé le problème.

**M. Angus:** Je m'en excuse. Moi non plus, je ne la trouvais pas. Voilà ce qui arrive lorsqu'un député travaille toute la nuit, il oublie certains mots dans ses questions.

**M. Trotter:** J'étais prêt à admettre que je l'avais dit, sans toutefois pouvoir le retrouver.

Le rapport indique qu'il est possible d'améliorer la fluidité des mouvements de céréales, mais c'est tout. On y affirme que tous ces éléments, comme le système de quotas, représentent beaucoup de choses au niveau de la politique globale, mais que par contre, si nous isolons la question du transport des céréales par le système des Grands-lacs, cela risque alors de diminuer l'efficacité du

*[Text]*

decrease the efficiency. If it can be overcome, by all means it should be addressed. That is all it is saying.

**Mr. Angus:** Mr. Hall, is there a problem?

**Mr. Hall:** Really, Mr. Angus, I have no comment on that point. We have not studied that aspect of it. There are enough other suggestions in the report that we feel are more achievable, if I might use that term, that we wish to tackle. But certainly it is a point worth looking at.

Our biggest concern, of course, was to ensure, since these are all basically government-owned cars, federal or provincial, that they be utilized properly and utilized in the system. One of the concerns we had was whether or not there was any incentive to ensure a fast turn-around by having demurrage charges if the car is delayed. One of the things that came out in this whole report is that there is a bit of distortion in Thunder Bay because they are still using some of the old boxcars as well as the hopper cars.

**Mr. Angus:** And the west coast is not.

**Mr. Hall:** And the west coast is not.

• 1045

**Mr. Angus:** I am saying that one for an encore. Let me follow it up, though. From the DMA's point of view, have you ever had a problem not having any grain in Thunder Bay? In terms of that side of your membership, that is what we are talking about in this section.

**Mr. Hall:** Yes. It is really a question of degree. There are occasions you might have to switch from one house to another, and it is not very efficient. You try to avoid it. Ideally you would like to load the ship 25,000 tonnes in one house and get it over with, but there are occasions, and it is the rule, you would probably be using two to three houses, on average. That is a heck of a lot better than what it was a few years ago, to give full credit where it is due. I think the average in 1986 was roughly two and a half houses per ship. If we can get it down below that, so much the better. However, that is partly because, as you are suggesting, the grade is not in one house and you have to go to another house to fill out.

**Mr. Angus:** Tied into that—and I know the report does recommend, as tied into the loop track concept, some changes in there. Do not most movements occur during times the ship cannot be loaded anyway, such as lunch-hour break, supper break, after midnight? Thus there is no down-time per se in terms of when grain can go into the holds.

*[Translation]*

système global. Mais s'il s'agit d'une difficulté que l'on peut surmonter, alors, il faut essayer. C'est tout ce que dit le rapport.

**M. Angus:** Monsieur Hall, pensez-vous qu'il y a un problème?

**M. Hall:** Franchement, monsieur Angus, je n'ai pas d'observation à faire à ce sujet, car nous n'avons pas étudié cet aspect de la question. Le rapport contient suffisamment de propositions qui, à notre avis, sont plus facilement réalisables, si je peux employer ce terme. Quoi qu'il en soit, c'est quelque chose qui vaut la peine d'être étudié.

Toutefois, étant donné que la quasi totalité de ces wagons appartient au gouvernement, fédéral ou provincial, nous devons veiller à ce qu'ils soient utilisés à bon escient et dans le système. Nous nous sommes notamment demandés si nous pouvions assurer une rotation plus rapide de ces wagons en imposant des droits de stationnement lorsque le wagon est retardé. D'après le rapport, les distorsions qui se sont produites à Thunder Bay sont en partie causées par le fait qu'on y utilise toujours d'anciens wagons couverts avec les wagons trémie.

**M. Angus:** Contrairement à ce qu'on fait sur la côte ouest.

**M. Hall:** C'est cela.

**M. Angus:** Je reviendrai là-dessus, tout de suite, d'ailleurs. Pouvez-vous me dire si vous vous êtes jamais trouvé dans une situation telle, à Thunder Bay, qu'il n'y avait pas de céréales à transporter? C'est ce dont il est question dans ce paragraphe et cela concerne l'une des deux catégories de membres que vous représentez.

**M. Hall:** Oui. C'est une question de degré. On est parfois obligé de changer de cales, et ce n'est pas très pratique. On essaie d'éviter cela. Dans l'idéal, il faudrait pouvoir charger 25,000 tonnes dans une seule cale, mais il arrive, très souvent en fait, que l'on soit obligé d'utiliser deux ou trois cales. C'est déjà beaucoup mieux qu'il y a quelques années, il faut bien le reconnaître. En 1986, la moyenne était à peu près de deux cales et demie par bateau. Si l'on peut faire avec moins, tant mieux. Mais, comme vous l'avez dit, il faut souvent utiliser plusieurs cales.

**M. Angus:** Le rapport recommande également plusieurs changements en ce qui concerne le concept de la voie de raccordement. N'est-il pas vrai que la plupart des mouvements se font à des heures où, de toute façon, le bateau ne peut pas être chargé, comme à l'heure du déjeuner ou du souper, après minuit etc.? C'est pour cela qu'il n'y a pas de périodes de ralentissement pendant les heures de chargement des céréales.

[Texte]

**Mr. Hall:** I think attempts are made to do it along the lines you are suggesting, but it does not always happen that way.

**Mr. Angus:** No, no.

**Mr. Trotter:** Could I suggest two things? First, with respect to the paragraph we are dealing with here in the report, it is dealing with exactly this topic of direct hits. It is not saying that there were occasions in the past when ships were waiting in Thunder Bay without grain, but that it could flow more smoothly through the system.

Secondly, while I think you are correct in that every effort is made to move the ships to diminish the amount of cost, moving it by itself does not come free; it does cost. Further, starting up and stopping the operation at each location is not costless.

**Mr. Angus:** That is a fair point. Let me go to one of Mr. Hall's other favourite topics, pilotage. In the report on page VI-31, there is a discussion of pilotage. We are informed that the Laurentian Pilotage Authority has not enacted regulations prescribing the circumstances under which the compulsory pilotage requirements may be waived, as provided for in paragraph 14.(1)(d) of the Pilotage Act.

Later on it says that the pilotage authority is also prepared to examine and issue the necessary certification to any master or first mate who wishes to take the prescribed examinations. I want to ask you folks why the Laurentian Pilotage Authority has not brought in the waiver. However, as the inference is here that nobody has applied for such a licence, I would like to ask Mr. Hall why.

**Mr. Hall:** I believe, Mr. Angus, I answered that question on more than one occasion. Part of it is the system itself. Under the Laurentian Pilotage Authority regulations, as basically determined by the pilot corporations themselves as opposed to the authority, it is akin to going back to school again. In the Atlantic region, the Great Lakes region—and I cannot really speak for the western region—you are primarily examined on your knowledge of local waters, which is all it should be. That is the definition of pilotage: competence and knowledge of local waters.

In the Laurentian region, and I guess it is the case of job preservation, the requirements are much more onerous. Basically you have to write the same exams you wrote when you sat down in front of the Canadian Coast Guard to apply for your officer's certificate, and as you move from third to second to first, and eventually to master or captain, you have to write more and more exams until such time as you finally have your certificate. They are asking them to do that all over again, and we think it is unfair. These captains are quite competent, and

[Traduction]

**M. Hall:** On essaie de faire un peu ce que vous proposez, mais cela ne marche pas toujours.

**M. Angus:** En effet.

**M. Trotter:** Puis-je vous suggérer deux choses? D'abord, en ce qui concerne le paragraphe dont nous parlons en ce moment, j'aimerais vous dire qu'il porte précisément sur cette question des «ramassage rapide». On ne nie pas que, dans le passé, il est arrivé que des bateaux attendent à Thunder Bay que les céréales arrivent, mais nous reconnaissons que tout ce système pourrait être beaucoup plus fluide.

Deuxièmement, vous avez raison de dire qu'on fait tous les efforts possibles pour faire venir les bateaux le plus près possible afin de diminuer les coûts, mais le déplacement de ces bateaux n'est pas gratuit, au contraire. De plus, le fait de répéter la même opération à chaque endroit coûte de l'argent.

**M. Angus:** Je comprends. Permettez-moi maintenant de passer à une question qui intéresse tout particulièrement M. Hall, et c'est le pilotage. Il en est question à la page VI-31 du rapport, où on nous dit que l'Administration de pilotage des Laurentides n'a pas établi de règlements définissant les circonstances dans lesquelles on peut accorder une dispense relativement au pilotage obligatoire tel que prévu à l'alinéa 14(1)d) de la Loi sur le pilotage.

On nous dit, plus loin, que l'administration de pilotage est prête à délivrer le certificat nécessaire à tout capitaine ou premier lieutenant qui se présente aux examens prescrits. J'aimerais savoir, messieurs, pourquoi l'Administration de pilotage des Laurentides n'a pas accordé la dispense nécessaire. On nous laisse entendre, ici, que personne n'a demandé ce certificat, mais j'aimerais que M. Hall m'explique pourquoi.

**M. Hall:** Monsieur Angus, je crois avoir déjà répondu à cette question à plusieurs occasions. C'est en partie à cause du système lui-même. En vertu des règlements de l'Administration de pilotage des Laurentides, tels qu'ils sont déterminés par les associations de pilotes par opposition à l'administration elle-même, cela revient à retourner à l'école. Dans la région de l'Atlantique et dans la région des Grands-lacs, je ne sais pas ce qu'il en est exactement pour la région de l'ouest, l'examen porte essentiellement sur vos connaissances des cours d'eau locaux, et c'est tout à fait normal. C'est là la définition même du pilotage: compétence et connaissance des cours d'eau locaux.

Dans la région des Laurentides, et je suppose que c'est pour préserver les emplois, les exigences sont beaucoup plus sévères. En effet, vous devez repasser les mêmes examens que ceux que vous avez déjà passés pour obtenir le certificat d'officier de la Garde côtière du Canada, et au fur et à mesure que vous passez du grade de troisième à second puis à premier lieutenant, pour enfin devenir capitaine, vous devez vous présenter à toutes sortes d'examens tant que vous n'avez pas votre certificat final. A chaque fois, on vous demande de tout recommencer, et

[Text]

some of them have looked at it. . . I guess there was a feeling of pride there and they did not want to have it on their record that they had failed.

We did have someone this year who tried it. He finally went right through. He passed all of those exams and got into the final exam, which coincidentally was local water knowledge, and it turned out that trick questions were being asked, such as what would you do in this case or why would you go and anchor there. We would never anchor there because it is a little dangerous. It was something nobody ever knew about and nobody ever said anything about it; it was just a thing on the chart.

• 1050

So that did not work out too well. We are attempting again this fall. To the best of my knowledge, three or four masters are going to appear once more.

**Mr. Angus:** Is the requirement for the degree of examination for the Laurentian Pilotage Authority contained within the regulations, or is it just a policy decision of the authority or of somebody else?

**Mr. Hall:** I am not a lawyer. I know it is in writing. I have seen it in writing. I do not think it is specifically prescribed within the LPA regulations, but there are the regulations spelled out with respect to the requirements to obtain a pilotage certificate or a pilotage licence.

The difficulty is that in the Laurentian region, because the pilots there are quite strong, they do not want to differentiate between the examinations for a certificate versus a licence. We are saying there is a heck of a difference. This fellow getting a certificate is only going to be sailing his ship or a class of ship that is similar to the one he is on now, and yet the requirements for the examination talk about equivalency, which is one of the stumbling-blocks the authority is having. But in fairness, there is a new administration now in the LPA. From everything we have seen, they are doing one heck of a job in trying to fix up the situation there, both administratively and pilot-wise, and I suspect that we will see a change in attitude over the next 12 months.

**Mr. Angus:** It has been suggested to me that with the length of the transit time—and this may not just be the Laurentian Pilotage Authority, and I am not as familiar with the river as I am with other parts—for the masters or even the mate to have the certificate they would end up having to bring an onshore pilot on to complete the journey because of the amount of attention that would have to be paid over the transit period. Is that a reasonable comment?

**Mr. Hall:** I think I know what you are leading to, Mr. Angus. Certainly the argument of the pilots is that. . . Let us take the example of a ship downbound with grain from

[Translation]

nous estimons que c'est injuste. Ces capitaines sont tout à fait compétents, et certains d'entre eux. . . Je suppose qu'il y avait un peu d'orgueil là-dedans, et qu'ils ne voulaient pas qu'un échec figure dans leur dossier.

Cette année, il y en a un qui a essayé. Il a tout recommencé, a réussi tous ses examens pour finalement se présenter à l'examen final, lequel portait justement sur ses connaissances des cours d'eau locaux. Or, il s'avère qu'on lui a posé des questions-pièges, comme «que feriez-vous dans ce cas-là» ou «pourquoi iriez-vous jeter l'ancre dans cet endroit?». On ne jetterait pas l'ancre là parce que c'est un peu dangereux. Mais personne ne le savait et personne, donc, n'en avait jamais rien dit. C'était simplement un petit point sur le tableau.

Donc, cela ne s'est pas très bien passé. Nous allons réessayer cet automne. Si je me souviens bien, trois ou quatre capitaines vont essayer encore une fois.

**M. Angus:** La nature des examens imposés par l'Administration de pilotage des Laurentides est-elle précisée par les règlements, ou s'agit-il simplement d'une décision prise par l'Administration elle-même ou par quelqu'un d'autre?

**M. Hall:** Je ne suis pas avocat, mais je sais que ces exigences existent bel et bien sur le papier. Je ne pense pas qu'elles figurent expressément dans les règlements de l'Administration en question, mais je sais que ces derniers exigent l'obtention d'un certificat ou d'un permis de pilotage.

Le problème qui se pose c'est que, dans la région des Laurentides, les pilotes ont une position assez forte et ils ne veulent pas faire de différence entre les examens permettant d'obtenir un certificat et ceux qui permettent d'obtenir un permis. Nous, nous parcontre, nous prétendons qu'il y a une grande différence. Celui qui obtient un certificat ne pourra piloter que des bateaux appartenant à la catégorie de celui qu'il pilote à ce moment là, et malgré cela, on dit que les deux examens sont équivalents; voilà le problème. Je voudrais toutefois vous dire que l'Administration de pilotage des Laurentides a de nouveaux dirigeants qui, d'après ce que nous avons constaté, sont en train de régler tout ce problème, à la fois sur le plan administratif et sur le plan professionnel; je suppose donc que d'ici quelques mois, il y aura un changement d'attitude.

**M. Angus:** Par ailleurs, on m'a dit qu'étant donné la durée du passage—et cela ne concerne peut-être pas seulement l'Administration de pilotage des Laurentides, j'avoue que je connais moins ce fleuve que les autres—le capitaine ou même le premier-lieutenant, s'il veut avoir son certificat, doit faire venir un autre pilote pour la fin du voyage, étant donné que la durée du passage est très longue et très fatigante. Est-ce vrai?

**M. Hall:** Je vois où vous voulez en venir, monsieur Angus. Les pilotes prétendent que. . . prenons l'exemple d'un bateau chargé de céréales qui se dirige de Thunder

[Texte]

Thunder Bay to the St. Lawrence. The captain and his officers are doing their own piloting, let us say, through the Brockville Narrows, just before you get into Montreal. If they were to be required to continue to pilot all the way through to Quebec, then you are putting an awful strain on those people. It is an awfully long run and it is not safe. Obviously, the companies are not going to do that: they are not going to risk having a \$40-million ship go aground because of fatigue.

What we are saying here basically is that the option should be with the company then, the people on those ships, to do as they so decide. If they wish to have extra staff on there to assist in pilotage, that is their decision; it is their cost. If they want to hire a pilot, let them hire a pilot. It is freedom of choice that we are after here.

**Mr. Angus:** Okay. I will come back, if I could.

**Mr. Reid:** Mr. Hall, the president of the St. Lawrence Seaway Authority tells us that the weather limits the time of the shipping season on the St. Lawrence Seaway. Considering the reluctance of the carriers on the St. Lawrence to pay a user fee, would it be prepared to guarantee to the St. Lawrence Seaway Authority that there would be no extra charges if a carrier got locked in, ice-bound, in the Welland Canal or somewhere in the seaway, and have you had any discussions about a reasonable user-pay in that circumstance?

**Mr. Hall:** Mr. Reid, I thank you for opening the door. As far as the Canadian domestic fleet is concerned, there never is a problem because we will park wherever we have to park. Owners will take their chances. When they take that final load with the Wheat Board, the understanding is that if they can make it, they make it; if not, they go to bed somewhere, either in Sarnia, Toronto, Hamilton, or wherever. They will go as far east as they can.

• 1055

There is no question of holding up the seaway, saying you have to keep the seaway open. We do not have that problem. What you are referring to here are the saltwater ships. I can understand the St. Lawrence Seaway Authority being concerned and having to have some sort of guidelines, some sort of rules, to ensure they get out and not get caught and then have these fellows screaming to the press that they are losing so many dollars a day because they are stuck there until next spring. So we have no problem that way.

I guess our problem is more the other way, in trying to encourage the seaway to encourage more operations by way of such things as incentive tolls. We are not after a completely free lunch here but let us get things on a level

[Traduction]

Bay vers le Saint-Laurent. Le capitaine et ses officiers s'occupent du pilotage jusqu'à Brockville Narrows, juste avant d'entrer dans Montréal. S'ils étaient obligés de continuer de piloter tout le long du parcours jusqu'à Québec, ce serait extrêmement fatigant. Le trajet est très long, et ce ne serait pas prudent d'exiger autant de la part du même pilote. Les sociétés ne vont certainement pas faire cela, car elles ne veulent pas courir le risque de faire échouer un bateau de 40 millions de dollars à cause du surmenage de leur pilote.

Nous estimons que les sociétés en question et les pilotes affectés à ces bateaux devraient avoir la possibilité de décider eux-mêmes. S'ils veulent engager du personnel supplémentaire pour les aider à piloter, c'est leur choix, et c'est aussi eux qui paieront. S'ils veulent engager un pilote supplémentaire, laissons les faire. Après tout, qu'on leur laisse le choix.

**M. Angus:** Bien. Je reviendrais sur cette question, si j'en ai le temps.

**M. Reid:** Monsieur Hall, le président de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent nous a dit que les conditions atmosphériques limitaient la saison d'utilisation de la Voie maritime du Saint-Laurent. Étant donné que les transporteurs qui empruntent la Voie maritime s'opposent au paiement d'un droit d'utilisation, serait-il prêt à garantir à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent qu'il n'y aura pas de droit supplémentaire à payer si un transporteur est pris par les glaces dans le canal Welland ou ailleurs le long de la Voie maritime? En avez-vous discuté?

**M. Hall:** Monsieur Reid, je vous remercie de me donner l'occasion d'en parler. En ce qui concerne la flotte canadienne domestique, il n'y a jamais de problèmes car nous réussissons à jeter l'ancre partout où nous devons le faire. Les propriétaires tentent leur chance. Lorsque, à la fin de la saison, ils acceptent leur dernier chargement de la Commission canadienne du blé, il est bien entendu, que s'ils réussissent à atteindre leur destination, tant mieux; sinon, ils s'arrêtent à Sarnia, à Toronto, à Hamilton ou ailleurs. Ils vont le plus loin vers l'est qu'ils peuvent.

Il n'est pas question d'exiger que la Voie maritime reste ouverte. Nous n'avons pas ce problème. Ce dont vous voulez parler ici, ce sont des bateaux hauturiers. Je comprends que l'Administration de pilotage de la Voie maritime du Saint-Laurent soit obligée d'établir des directives afin de s'assurer que ces bateaux-là ne resteront pas pris dans les glaces, car si c'était le cas, leurs propriétaires n'hésiteraient pas à faire la une des journaux en prétendant qu'ils vont perdre des milliers de dollars par jour jusqu'au printemps prochain. Mais nous, nous n'avons pas ce problème.

Nous avons plutôt le problème inverse, c'est-à-dire que nous essayons de convaincre l'administration que l'imposition de péages régressifs encourageraient le trafic. Nous ne demandons pas que tout soit gratuit, mais soyons

*[Text]*

playing field. We know the summertime is slow and yet the same tolls apply. Yet come December 15, all of a sudden we have premiums to ensure we all get out on time, even though to the domestic fleet it does not make a heck of a lot of difference. The premiums are double or triple. You are talking about \$20,000 a day or \$30,000 a day or whatever the number may be; there is a premium at the end of the season. Why do we not try to do something the other way and say that maybe during the summer when things are slow we will give you incentive tolls?

There are a number of little irritants we face with respect to the whole operation within the system. Getting back to the main point that Mr. Trotter was making earlier, the public perception of the cost of going east versus west and little things such as why should Canadian domestic fleets be required to put up letters of credit to ensure payment of tolls. Why is the seaway entitled to become a preferred creditor as opposed to Ports Canada, the pilot corporations or anyone else? These are all things that affect you, especially in tough times as we have now, whereby if somebody has to put up a \$1.5 million letter of credit, obviously his line of credit is reduced accordingly and he may need it to just keep the fleet going and carry out winter repairs, etc. There are a number of situations like this that I think should be addressed in order to try and get a more positive attitude going.

**Mr. Reid:** I might come back to the Province of Ontario to see what discussions with the federal agencies the province has had, or any other representative of the trade group with respect to the existing problems as you see them, perception maybe, with respect to the shipping of grains easterly and westerly.

Before I ask that question, I want to ask you, Mr. Hall, whether you have had discussions with the St. Lawrence Seaway Authority with respect to ironing out these difficulties which you now have and pointing out pilotage—and it is only the one pilotage authority that really gives you concern. It is an international language, surely, so what are the problems there? What are the problems with respect to insurance and line of credit? Is the St. Lawrence Seaway Authority dealing with their users any differently than they would otherwise internationally?

**Mr. Hall:** The Seaway Authority operates under a mandate that basically states they are there to provide a service to operate locks, to provide a service internationally. It is an international waterway. So they do have rules and regulations they have to follow and we understand that. I guess what we are saying now is that perhaps the rules of the game are changing and we shall have to be a little more aggressive and be more marketing conscious than we have been in the past. I believe—in fact I know—that the seaway has decided to take that initiative. In fact, there is a meeting lined up for the first

*[Translation]*

fair-play. Nous savons que l'été est une saison assez peu occupée, et pourtant, on y applique les mêmes péages. Arrive le 15 décembre et tout d'un coup, il faut payer un supplément pour que tout le monde sorte à temps, alors que les bateaux canadiens n'ont jamais ce problème. Ces suppléments sont le double et même le triple. Je veux dire par là qu'il faut payer 20,000\$ ou 30,000\$ par jour, ou même plus, et il y a un supplément à la fin de la saison. On pourrait peut-être faire l'inverse et diminuer les tarifs pendant la saison d'été, où le trafic est plus rare?

Il y a toutes sortes de petites frictions de ce genre, et, pour en revenir à ce que disait M. Trotter tout à l'heure, il y a la perception que se fait du public du coût de transport vers l'est par rapport au coût de transport vers l'ouest, et des petites choses comme les lettres de crédit qu'on exige des bateaux canadiens domestiques pour le paiement des péages. Pourquoi la Voie maritime serait-elle un créancier privilégié par rapport à Ports Canada, les associations de pilotes ou n'importe qui d'autres? Ce sont toutes ces petites choses qui s'accumulent, surtout à des époques difficiles comme celle que nous traversons en ce moment, car si quelqu'un doit présenter une lettre de crédit de 1,5 million de dollars, il est évident que sa marge de crédit est réduite d'autant, alors qu'il en aurait peut-être besoin pour poursuivre ses activités, procéder aux réparations nécessaires pendant l'hiver etc. Il faudrait que tous ces problèmes soient examinés si l'on veut un changement d'attitude.

**M. Reid:** J'aimerais savoir si la province de l'Ontario a discuté, avec des organismes fédéraux ou d'autres représentants des associations professionnelles, des problèmes que vous avez mentionnés, qui sont peut-être engendrés par une perception incorrecte des conditions de transport des céréales vers l'est et vers l'ouest.

Avant de vous poser cette question, j'aimerais vous demander, monsieur Hall, si vous avez discuté avec l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent de la possibilité de résoudre toutes les petites difficultés que vous venez de mentionner au sujet du pilotage, car en fait, c'est la seule administration de pilotage qui vous cause des problèmes. Elle applique sans doute des règlements internationaux, alors quels sont les problèmes? Quels sont les problèmes d'assurance et de marge de crédit? L'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent traite-t-elle différemment ses usagers locaux et ses usagers internationaux?

**M. Hall:** L'Administration de la Voie maritime est, d'après son mandat, chargée de faire fonctionner les écluses et d'assurer un service international. C'est une voie maritime internationale. Elle est donc assujettie à des règlements, et nous le comprenons bien. Par contre, les règles du jeu sont peut-être en train de changer, et il faudrait que nous soyons un peu plus agressifs et plus conscients des débouchés qui sont à notre portée que nous l'avons été dans le passé. Je sais que la Voie maritime a décidé de prendre cette initiative, et qu'une réunion est prévue pour la première semaine d'octobre, avec des

[Texte]

week of October including Seaway, U.S. Seaway, ourselves and other interested parties to start the ball rolling on some sort of marketing strategy for the seaway, and I hope we will address some of the irritants I referred to.

**Mr. Reid:** Has there been any consideration and discussion with respect to the formation of a task force or committee of users so they could assist the St. Lawrence Seaway in coming to decisions in promoting and encouraging the use of the St. Lawrence Seaway?

**Mr. Hall:** That is what I just mentioned, Mr. Reid. The first meeting, and this came about. . . As you know, we, the users, the shipowners, the shippers, meet with the seaway twice a year, sort of an informal board of directors meeting really. It is an information session. That was discussed at the end of July, and it was agreed that the Seaway Authority should take the lead in this type of thing as opposed to setting up another task force. As someone has said, there are more task forces on marine matters in this country than almost anything else. There is no need for another group. Why not use the talents we have now and create our own? So we will be meeting in the beginning of October, and we hope to get started on this.

• 1100

**Mr. Reid:** The St. Lawrence Seaway Development Corporation seems to encourage the use of such committees, and I think are taking advantage of it. But I will move on.

**Mr. Trotter,** since the publication and release of your report, have there been any discussions with the federal grain agencies on the shipment and direction of shipment of grains?

**Mr. Trotter:** So there is no mistake, I was just a consultant that prepared this report. The Ontario government representatives would be the ones who would have undertaken that.

**Mr. Reid:** I understood from the spokespersons of the Ontario government that they were considering such meetings, if they have not already had them.

**Mr. Mealing:** I might respond to that particular question, and then maybe I could address a couple of other things.

As far as discussions with respect to the Trade and Transportation Group report are concerned, we have a meeting set up for, I believe, October 2 with both the Grain Transportation Agency and the Canadian Wheat Board in Winnipeg, at which time we are obviously going to discuss the conclusions and the general recommendations contained in the report but also discuss

[Traduction]

représentants de la Voie maritime, de la voie maritime américaine, de nous-mêmes et d'autres parties intéressées, afin de mettre au point une stratégie de commercialisation pour la voie maritime. J'espère qu'en même temps, nous aborderons tous les petits sujets de friction dont j'ai parlé tout à l'heure.

**M. Reid:** A-t-on jamais envisagé de mettre sur pied un groupe de travail ou un comité d'usagers, qui pourrait aider la Voie maritime à prendre des décisions pour accroître l'utilisation de la Voie maritime du Saint-Laurent?

**M. Hall:** C'est justement ce dont je vous parlais, monsieur Reid. La première réunion. . . Comme vous le savez, nous-mêmes, les utilisateurs, les propriétaires de bateaux et les armateurs, nous réunissons avec les représentants de l'Administration deux fois par an; c'est en quelque sorte un conseil d'administration informel, une séance d'information. Il en a été question à la fin du mois de juillet et il avait été convenu que l'Administration de la Voie maritime devrait prendre ses propres décisions, plutôt que de constituer un autre groupe de travail. Comme quelqu'un le faisait remarquer, il y a au Canada plus de groupes de travail sur les questions navales que n'importe quoi d'autre, ou presque. Il est donc parfaitement inutile d'en créer un autre. Pourquoi ne pas exploiter les talents dont nous disposons et créer le nôtre? C'est pour cela que nous allons nous rencontrer au début d'octobre, et nous espérons pouvoir commencer le plus tôt possible.

**M. Reid:** La Société de développement de la Voie maritime du Saint-Laurent semble encourager la création de ce genre de comité, et je crois qu'elle en profite. Enfin, je vais passer à autre chose.

Monsieur Trotter, depuis la publication de votre rapport, avez-vous eu des discussions avec les organismes fédéraux responsables du transport des céréales en ce qui concerne le transport et la destination de ces céréales?

**M. Trotter:** Non, il faut que ce soit bien clair: dans la préparation de ce rapport, je n'étais qu'un expert-conseil. Je suppose que ce sont les représentants du gouvernement ontarien qui auraient pu avoir ce genre de discussion.

**M. Reid:** Si je me souviens bien, les porte-parole du gouvernement ontarien nous ont dit qu'ils envisageaient d'avoir ces discussions, et c'est peut-être déjà fait.

**M. Mealing:** Permettez-moi de répondre à cette question et de faire ensuite plusieurs autres remarques.

En ce qui concerne les discussions relatives au rapport du Groupe du commerce et du transport, nous avons prévu une réunion le 2 octobre avec l'Office du transport des grains et avec la Commission canadienne du blé, à Winnipeg; nous discuterons certainement des conclusions et des recommandations générales du rapport, mais aussi des déclarations faites par l'administrateur adjoint de

## [Text]

with them the statements made by the deputy administrator of the agency about the status of Thunder Bay as a residual port.

We also have entered into some discussion with the St. Lawrence Seaway Authority. They are attempting now to arrange a meeting that will involve ourselves and I understand the St. Lawrence Seaway Development Corporation, again to review this particular report.

As it happens, I was at a seminar at the end of July with representation from the development corporation, the U.S. agency, at which time I was able to provide them with copies of the report. Their reaction was that they felt it was the type of study that really should be done on the U.S. side in order to get at the problem you mentioned in your early comments, and that is the fact that they have lost a considerable amount of American grain to the Mississippi River. So we have planned these discussions, and these discussions will have to take place, I think, prior to us putting any proposed policy response forward to our government.

On the marketing, the Government of Ontario has participated in the last two seaway trade missions, the ones in 1985 and 1987 that went to Europe, and we are involved, as is the DMA and the Seaway Authority, in a meeting, I guess early in October, which is going to have a look at how best to promote the Great Lakes-St. Lawrence Seaway system. So we have marketing of the system at the top of our agenda as well.

**Mr. Reid:** Mr. Trotter—and this is of particular concern to the people in Ontario as well—mention has been made of cost factors, particularly capital cost. Recognize, if you would, that Thunder Bay has large terminal elevators with an excess capacity and a cleaning capacity that can serve the needs for export grain purposes. Vancouver is about at its limit for capacity and any additional shipping will result in capital costs. There is a great agitation for establishing—and this will affect us greatly by reason of location—cleaning stations on the prairies from which unit trains may be formed.

Can you tell me whether or not there is any more difficulty in forming unit trains to carry grain than there is to carry potash? Unit trains carry potash from the prairies of the west to middle western states.

**Mr. Trotter:** In practical terms, if you have comparable loading equipment that allows for continuous loading of grain, then there is no more difficulty in forming those trains. In a practical sense, the way grain is loaded is that you form up the cars into a unit train and then all the properties of a unit train would take place after that. So it would lack only the loading efficiency under today's conditions.

## [Translation]

l'Office au sujet de Thunder Bay, à savoir que ce serait un port d'appoint.

Nous avons déjà entamé des discussions avec l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, qui est en train d'organiser une réunion avec nous et la Société de développement de la Voie maritime du Saint-Laurent, encore une fois pour examiner ce rapport.

J'ai assisté à un séminaire, à la fin du mois de juillet, où j'ai rencontré des représentants de la Société du développement et de l'organisme américain, et j'ai donc pu leur fournir des exemplaires du rapport. Ils m'ont dit qu'il faudrait absolument faire un autre rapport similaire pour la rive américaine si l'on veut vraiment résoudre le problème dont vous parliez au début, à savoir que de grandes quantités de céréales américaines ont été acheminées par le Mississippi au lieu de transiter par le Saint-Laurent. Nous avons donc prévu d'avoir toutes ces discussions, et il faudra qu'elles aient lieu avant que nous ne puissions proposer une réponse à notre gouvernement.

En ce qui concerne les questions de marketing, le gouvernement de l'Ontario a participé aux deux dernières délégations commerciales envoyées en Europe par la Voie maritime, en 1985 et en 1987, et nous allons également participer, avec la *Dominion Marine Association* et l'Administration de la Voie maritime, à une réunion début octobre, où il sera question de la promotion du réseau des Grands lacs et de la Voie maritime. Vous voyez donc que la promotion commerciale de tout le réseau est l'une de nos priorités.

**M. Reid:** Monsieur Trotter, on a parlé des facteurs coûts, et plus particulièrement du coût des investissements. Vous reconnaîtrez sans doute que Thunder Bay dispose d'élevateurs et de terminaux très spacieux, qui ont d'ailleurs un surplus de capacité, où on pourrait fort bien procéder au nettoyage des céréales destinées à l'exportation. Les installations de Vancouver sont pratiquement saturées, et si l'on veut y augmenter les exportations, il faudra faire des investissements. On parle aussi beaucoup, et cela nous touchera directement étant donné l'emplacement, de construire des centres de nettoyage des céréales dans les Prairies, qui seraient desservis par des trains-blocs, c'est-à-dire qui ne transportent qu'un type de marchandise.

Pouvez-vous me dire s'il est plus difficile de former des trains-blocs de céréales que de former des trains-blocs de potasse? Il y a déjà des trains-blocs qui transportent de la potasse des Prairies de l'ouest vers le centre et l'ouest des États-Unis.

**M. Trotter:** Sur le plan pratique, si vous avez des équipements comparables qui permettent un chargement continu des céréales, il n'est pas plus difficile de former des trains-blocs de céréales. Sur le plan pratique, avant de charger le train de grain, les wagons sont attachés les uns aux autres pour former un train-bloc et toutes les autres caractéristiques particulières au train-bloc interviendraient par la suite. Par conséquent, dans le

[Texte]

[Traduction]

cadre des conditions qui prévalent à l'heure actuelle, le seul problème serait du côté de l'efficacité du chargement.

• 1105

**Mr. Reid:** If a unit train is going to carry to an export port, then the export port has to have cleaning facilities or it has to be cleaned at that assembly point.

**Mr. Trotter:** At some point through the process of getting grain from the farm to the export customer, it has to be cleaned and if it is going to be a unit train movement, it has to occur at one of the two ends of that movement.

**Mr. Reid:** Have you considered cost factors involved in that?

**Mr. Trotter:** We have not specifically introduced the cleaning factor into this. We have addressed the unit train portion of that question in our report, indicating the order of 16% savings that have been found elsewhere.

I might also add that we specifically identified that this issue of added investment on the west coast would be while there was continued under-utilization of facilities at Thunder Bay. Our recommendation—I think it is number 20 on page 5 of the study—suggests that this is not the most efficient way to deal with it.

**Mr. Reid:** I do not think I have to belabour it, Mr. Chairman; I just simply want to emphasize that during the grain strike at Thunder Bay it was pretty well established that unit trains were still more costly as a mode of shipment than the use of the St. Lawrence Seaway.

**Mr. Trotter:** Oh, I am sorry. I was addressing the part of unit trains to Thunder Bay only, sir.

**Mr. Reid:** That is right—unit train cost of shipping.

**Mr. Trotter:** Yes. I am sorry. I did not have the focus that you had of the entire movement to lower St. Lawrence. The answer is yes, as I understand it.

**Mr. Angus:** I think I will throw a couple of questions at Ontario. I appreciate that this first question you gentlemen may not be in a position to answer, but let me try anyway.

It is my understanding that there was a coal conference out in Jasper in the last couple of days, dealing with the whole question of increased utilization of western Canadian coal. It is obviously to create jobs out there. But apparently Ontario Hydro was to announce out there their decision in terms of possible increase in their utilization of western Canadian coal. Are you familiar with that? Are you able to tell us what Ontario Hydro has decided to do vis-à-vis coal moving through Thunder Bay to southern Ontario?

**M. Reid:** Si un train-bloc a pour destination un port d'exportation, alors ce port doit être doté d'installations de nettoyage. Si ce n'est pas le cas, le grain devra alors être nettoyé lors de l'assemblage.

**M. Trotter:** Le grain devra être nettoyé quelque part entre le moment où il quitte l'exploitation agricole et celui où il est livré au client. S'il va être transporté par train-bloc, il faudra que ce nettoyage se fasse soit au départ soit à l'arrivée.

**M. Reid:** Avez-vous examiné les facteurs coûts qui interviendraient?

**M. Trotter:** Nous n'avons pas intégré dans tout cela l'élément nettoyage. Dans notre rapport, nous traitons de la partie qui correspond au train-bloc, et nous faisons état des économies de l'ordre de 16 p. 100 qui ont été trouvées ailleurs.

J'ajouterais que nous expliquons par ailleurs que les investissements supplémentaires le long de la côte ouest ne seraient nécessaires que tant qu'il y aurait une sous-utilisation des installations à Thunder Bay. Notre recommandation—je pense que c'est la recommandation 20, à la page 5 de l'étude—laisse entendre que ce ne serait pas la solution la plus efficace.

**M. Reid:** Je ne voudrais pas trop insister là-dessus, monsieur le président. Je voulais tout simplement souligner que la grève qui a frappé le grain à Thunder Bay a clairement révélé que le recours au train-bloc pour le transport continue de revenir plus cher que l'utilisation de la Voie maritime du Saint-Laurent.

**M. Trotter:** Excusez-moi. Je ne parlais que des trains-blocs à destination de Thunder Bay.

**M. Reid:** Exact. . . le coût du transport par train-bloc.

**M. Trotter:** Oui. Je vous demande pardon. Je ne pensais pas que vous vouliez parler de tout le transport, jusqu'au Bas-Saint-Laurent. Quoi qu'il en soit, d'après les renseignements dont je dispose, la réponse est oui.

**M. Angus:** Je vais maintenant poser quelques questions aux représentants de l'Ontario. Vous ne serez peut-être pas en mesure de répondre à ma première question, mais je vais m'y essayer quand même.

Si je ne m'abuse, une conférence sur le charbon a été tenue il y a quelques jours à Jasper. On y a discuté de toute cette question de l'augmentation de l'utilisation du charbon de l'Ouest canadien. Le but, bien évidemment, c'est de créer de l'emploi là-bas. Apparemment, Hydro-Ontario devait à la même occasion annoncer sa décision quant à une augmentation possible de sa consommation de charbon de l'Ouest canadien. Êtes-vous au courant? Pourriez-vous nous dire ce qu'Hydro-Ontario a décidé de faire pour ce qui est du charbon qui passe par Thunder Bay à destination du Sud de l'Ontario?

[Text]

**Mr. Mealing:** I am not aware of any impending announcement by Ontario Hydro. The only thing I can say is that I do know the whole issue of the use of western Canadian coal is receiving very active study at the present time.

**Mr. Angus:** Okay. My second question ties into something Mr. Taylor raised a bit earlier, and that is the whole question of the Golden Horseshoe, as well as other parts of Ontario.

Is the Ontario government actively working with manufacturers, wholesalers, suppliers within the region—I am not talking about over in Europe or wherever—to convince them of the value on the one hand and the importance on the other to the economy of Ontario, as well as Quebec and Canada, to increase their utilization of the Great Lakes and the St. Lawrence Seaway?

**Mr. Mealing:** I would like to answer that maybe in a couple of ways. First of all, my division of the Ministry of Transportation and Communications has a physical distribution consulting service which serves the province and serves medium and small manufacturers in the province with respect to advice as to the distribution of their goods. In the context of that advice, if the marine transportation mode is the most cost-effective mode for the particular good in question, that advice would be given.

The second way we work, to answer your question maybe in another equally general way, we work very closely with Ontario's marine industry—that is, the ports, the carriers, the ship's agents. We try to bring them close to the manufacturers and try to encourage the movement as much as we possibly can. And of course we have promotional materials we have developed that emphasize the importance of moving your goods through the ports in Ontario, not just the Golden Horseshoe portion of Ontario but obviously through the northern part, through Thunder Bay and so on.

• 1110

**Mr. Angus:** My third question is really for any of the group at the table. In terms of the pay-the-producer option of the WGTA subsidy, and given that currently there is the prevention of Canadian grains being transported under that subsidy to go into the United States unless it has first gone through Vancouver or Thunder Bay, if the pay-the-producer option was adopted—and that producer is no different from the guy who works at the Can-Car plant in Thunder Bay and is a member of the Canadian Auto Workers Union who goes out and buys a Toyota, even though he knows he has brothers and sisters working in Windsor, in Oshawa, in St. Catharines, and wherever else is producing North American cars—is there not the danger that once that producer is making the decisions, and that maybe even in the short term he chooses Thunder Bay, in the long term he or she will lobby the Government of Canada to lift that export restriction? That is assuming we have not had it

[Translation]

**M. Mealing:** J'ignorais qu'Hydro-Ontario devait faire une annonce de ce genre. Tout ce que je peux dire, c'est que je sais qu'on est en train d'examiner de très près toute cette question de l'utilisation du charbon de l'Ouest canadien.

**M. Angus:** Ma deuxième question se rapporte à quelque chose que M. Taylor a soulevé tout à l'heure, notamment toute la question du *Golden Horseshoe* et d'un certain nombre d'autres régions de l'Ontario.

Le gouvernement ontarien est-il en train de travailler auprès des fabricants, des grossistes et des fournisseurs dans la région—et je ne parle pas de ceux qui se trouvent en Europe ou ailleurs—en vue de les convaincre de la valeur et de l'importance que revêt, pour l'économie de l'Ontario ainsi que pour celle du Québec et du Canada dans son ensemble, une utilisation accrue des Grands lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent?

**M. Mealing:** J'aurais plusieurs choses à dire en réponse à cette question. Tout d'abord, la division que je dirige au sein du ministère des Transports et des Communications administre un service de conseil en matière de distribution qui dessert la province et tout particulièrement les petits et moyens fabricants, auxquels ils donnent des conseils quant à la distribution de leurs produits. Et si pour un produit donné il s'avère que le transport par bateau serait le moyen le plus rentable, alors les employés du service le signaleront à l'intéressé.

Deuxièmement, pour répondre autrement mais d'une façon tout aussi générale à votre question, nous travaillons très étroitement avec l'industrie maritime de l'Ontario, notamment les responsables des ports, les transporteurs, les agents, etc. Nous nous efforçons de les rapprocher des fabricants et de favoriser au maximum ce système de transport. Nous avons bien sûr également monté une campagne de promotion pour souligner qu'il est important que les produits passent par les ports de l'Ontario, et pas seulement ceux du *Golden Horseshoe* mais également ceux qui sont situés plus au nord, comme par exemple celui de Thunder Bay.

**M. Angus:** Ma troisième question s'adresse à qui voudra bien y répondre. Pour ce qui est de l'option «paiement au producteur» de la subvention prévue dans le cadre de la Loi sur le transport du grain de l'ouest, et vu qu'à l'heure actuelle, l'accès aux États-Unis est interdit au grain canadien transporté grâce à cette subvention sauf s'il passe tout d'abord par Vancouver ou par Thunder Bay, si l'option «paiement au producteur» était adoptée... et le producteur n'est pas différent du type qui travaille à une usine de construction d'automobiles canadiennes à Thunder Bay et qui est membre des Travailleurs canadiens de l'automobile mais qui s'achète une Toyota, même s'il sait qu'il a des frères et des sœurs qui travaillent à Windsor, à Oshawa, à St. Catharines et dans toutes les autres villes nord-américaines où l'on construit des voitures—n'y a-t-il pas un risque que si c'est le producteur qui prend la décision, même s'il choisit Thunder Bay pour le court terme, à long terme il fera

*[Texte]*

pulled out from under us by a free trade agreement. But is there not a long-term danger that would occur, and therefore ultimately would jeopardize not just Thunder Bay but Vancouver as well?

**Mr. Mealing:** I am answering this perhaps from a philosophic base. Obviously the option for that lobbying effort would be there in the long term. I would think, however, when we are saying the pay-the-producer option should be one that should be looked at and considered, that it would be within the context of the producer utilizing the services available within Canada as opposed to going through the Mississippi system.

The other point, and I will lateral it off to Mr. Trotter, because he is more familiar with it than I am, as I understand it, is the Mississippi rates are so depressed at the present time that the general consensus is that those rates have to come up to reflect more accurately the costs of movement through that system. And it may well be that as that naturally evolves that system will appear to be and will effectively be less advantageous to the Canadian producer.

**Mr. Trotter:** On the last point first, at the time this report was written last fall and winter, that statement of the depressed rates was correct. In fact, since then they have been skyrocketing up, with huge increases up until today. So it is happening already.

Secondly, going back to your original point, I understand that pressure exists today; that is, there are those in the prairie provinces who are today making representations to be allowed to ship straight south. I do not think it is dependent on the pay-the-producer option.

**Mr. Angus:** But there are a lot more producers, though, who can effectively lobby their members.

**Mr. Trotter:** Again, I think it is independent of the pay-the-producer option in that respect.

And lastly I would say, whether it is any protection or not, the definition of export and movement occurs at one point in the act and a payment option occurs at another point, so they are not linked. Changing to "pay the producer" does not change the basic thrust of the fact that this is all geared to an export movement as defined in the act.

**Mr. Hall:** Mr. Angus, you will recall that at the labour dispute last fall in Thunder Bay there was a special committee struck by the Hon. Charles Mayer to look into alternate ways of handling this thing. I happened to be on that committee, and I know that anything we looked at—and I believe it was short of direct movement south, say, from Winnipeg—in the way of moving grain to Thunder Bay and then from Thunder Bay to Duluth by rail or

*[Traduction]*

pression auprès du gouvernement canadien pour faire enlever les restrictions en matière d'exportation en supposant, bien sûr, que l'éventuelle entente de libre-échange ne nous aura pas coupé l'herbe sous les pieds. Ce risque n'existe-t-il pas à long terme, et, s'il se concrétisait, cela ne nuirait-il pas autant à Vancouver qu'à Thunder Bay?

**M. Mealing:** Je vais vous donner une réponse d'ordre philosophique. Il y aurait bien sûr cette possibilité de lobbying dans le long terme. Mais il me semble que lorsqu'on dit que l'option «paiement au producteur» devrait être examinée et envisagée, cela doit s'inscrire à l'intérieur de certains paramètres. En effet, le producteur devra être tenu d'utiliser les services disponibles au Canada par opposition au réseau du Mississippi.

L'autre élément—et je vais bientôt céder la parole à M. Trotter, car il s'y connaît plus que moi—c'est que, si j'ai bien compris, les tarifs du réseau du Mississippi sont si bas à l'heure actuelle, que tout le monde s'entend pour dire qu'ils devront être augmentés pour qu'ils reflètent, de façon plus juste, les coûts véritables que suppose l'utilisation du système. Il s'ensuivra peut-être que ce système paraîtra, et sera dans les faits, moins avantageux pour les producteurs canadiens.

**M. Trotter:** Tout d'abord, au sujet de votre dernière remarque, lorsque ce rapport a été écrit l'automne ou l'hiver dernier, il était vrai que les tarifs étaient très bas. Cependant, depuis, ils montent en flèche. Il y a donc déjà eu une certaine évolution.

Deuxièmement, pour traiter maintenant de ce que vous disiez au tout début, d'après les renseignements dont je dispose, certaines pressions se font déjà sentir. En effet, il y a des gens des Prairies qui sont déjà en train de se démenar pour qu'on les autorise à expédier directement vers le sud. Je ne pense pas que cela soit fonction de l'option «paiement au producteur».

**M. Angus:** Il n'en demeure pas moins qu'il y a beaucoup plus de producteurs qui peuvent faire du lobbying auprès de leurs représentants.

**M. Trotter:** Encore une fois, je ne pense pas qu'à ce niveau-là, ce soit lié à l'option «paiement au producteur».

Enfin, la loi contient quelque part une définition de ce qu'est une exportation et de ce qu'est un déplacement et l'option paiement est définie ailleurs. Les deux choses ne sont donc pas liées. Opter pour la formule «paiement au producteur» ne change rien au fait que tout cela vise un déplacement de marchandises en vue de l'exportation, tel que défini par la loi.

**M. Hall:** Monsieur Angus, vous vous souviendrez que lors du conflit de travail survenu l'automne dernier à Thunder Bay, l'honorable Charles Mayer avait créé un comité spécial chargé d'examiner d'autres solutions. Il se trouve que j'ai siégé à ce comité, et je sais que toutes les formules que nous avons examinées—même si l'on a laissé de côté la possibilité d'un trajet direct vers le sud à partir de Winnipeg—en vue du transport du grain jusqu'à

[Text]

some other means, even by vessel, just did not work out. It was awfully, awfully expensive to handle it that way.

[Translation]

Thunder Bay, puis de Thunder Bay à Duluth, par chemin de fer ou par un autre moyen de transport—et même par bateau—n'ont rien donné. Le coût aurait été prohibitif.

• 1115

I would have to agree there always is that option, which may come at some stage of the game. But I think that is the whole point of this report, really: to try to address what are perceived to be expensive costs in moving grain east. I think that is the point. If everything is put on the table so we know precisely what is going on... and believe me, as you well know, in the National Transportation Act review, we are the ones who said, really, there is nothing in there that bothers us. In fact, taking out the Inland Water Freight Rates Act, or whatever it is, is fine, because that was there to protect the producer against those horrible shipowners. It should be the other way around.

**Mr. Angus:** We did not take it out, though.

**Mr. Hall:** In any event, I think there are an awful lot of costs there that we have no control over, or there are subsidies in there that have to be addressed.

**Mr. Angus:** Yes. That is part of what we are doing today: trying to understand further the ramifications of those various components.

**Mr. Taylor (Bow River):** A number of people have said to me about the St. Lawrence Seaway that there is no easy solution, and maybe there is no solution at all, to correct the agonies going on regarding the seaway. I would like to ask each of you, if you suddenly had the authority to deal with this matter, what would be the first thing you would do?

**Mr. Trotter:** I once heard someone answer a question like this by saying, to start, I like it so far, being given that kind of authority.

I guess I would answer that this report reflects the opening remark you made, and that is that it is a complex topic. There is no quick fix. It is wrong to point at any one component and say you are the fault, or to point to any one cost component and say get rid of that cost and everything will be fine. The things all work together. No one of them is enough by itself to make grain profitable or to make the seaway system by itself viable. When you made the comments about the St. Lawrence, there is a sense that this is a downward spiralling process; the more expensive it gets, the less viable it is, and it just draws itself down.

I think my answer is the first thing I would do is bring all the costs up into the calculation, as Mr. Hall has said. The first thing I would do is put all the railway costs, all the user costs, and all these things, up into the calculation. That would imply having the wheat board pay those costs and be faced with those costs in total. Then I would say, as a very first step, now make your decisions about marketing and transportation.

Je dois reconnaître qu'il y a toujours cette option, qui peut jouer à n'importe quel moment. J'estime cependant que l'objectif essentiel de ce rapport est d'essayer de traiter la question des coûts de transport du grain vers l'Est, jugés élevés. C'est de cela qu'il s'agit. Si l'on met tout sur le tapis, nous saurons exactement ce qui se passe... Et croyez-moi, comme vous le savez, dans l'examen de la Loi nationale sur les transports, nous sommes ceux qui ont déclaré qu'ils n'y trouvaient rien à reprendre. En fait, il nous paraît tout à fait acceptable d'éliminer la Loi relative aux taux de fret sur les eaux intérieures, et c'est comme ça qu'elle s'appelle, car elle était uniquement destinée à protéger le producteur contre ces affreux armateurs. C'est le contraire qui devrait se faire.

**M. Angus:** Pourtant, nous ne l'avons pas éliminée.

**M. Hall:** Quoi qu'il en soit, il y a un tas de coûts sur lesquels nous n'exerçons aucun contrôle, ou bien il y a des subventions là-dedans qu'il faudrait examiner.

**M. Angus:** Oui. C'est en partie ce que nous faisons aujourd'hui: essayer de mieux comprendre les ramifications de ces diverses composantes.

**M. Taylor (Bow River):** Parlant de la voie maritime du Saint-Laurent, certaines personnes m'ont dit qu'il n'y avait pas de solution facile aux gros problèmes, et qu'il n'y en avait peut-être pas du tout. Je voudrais demander à chacun d'entre vous ce que serait la première chose que vous feriez si vous aviez soudainement les pouvoirs requis pour régler cette question.

**M. Trotter:** J'ai entendu, un jour, que le client réponde à une question de ce genre: il a déclaré que ce qui lui pesait, au départ, c'était d'avoir ce genre de pouvoir.

À mon avis, ce rapport reflète la remarque d'ouverture que vous avez faite au sujet de la complexité du sujet. Il n'y a pas de solution toute trouvée. C'est une erreur d'accuser une composante, quelle qu'elle soit, de tous les maux, ou de distinguer un coût particulier des autres et de dire que si on l'élimine, tout ira bien. Tout se tient. Aucun élément ne suffit, par lui-même, à rendre le grain profitable ou la voie maritime viable. Lorsque vous parlez de la voie maritime du Saint-Laurent, vous donnez l'impression qu'il s'agit d'une chute en spirale; plus les coûts sont élevés, moins viable elle est, ce qui crée un effet d'entraînement.

Je crois que la première chose que je ferais serait d'inclure tous les coûts dans le calcul, comme l'a dit M. Hall. J'inclurais tous les coûts de transport ferroviaire, tous les coûts d'usage, et tout le reste. Cela signifierait que la Commission canadienne du blé aurait à faire face à tous ces coûts. Après quoi je vous dirais, dans une première étape, de décider de ce que vous voulez faire sur le plan de la commercialisation et du transport.

[Texte]

**Mr. Taylor (Bow River):** What would Mr. Hall do?

**Mr. Hall:** To expand a bit on what Mr. Trotter said, I think the first step is being taken seriously now, and that is the marketing committee the seaway is going to be forming with the various users and interested parties.

There is no question we will have to get all the costs on the table and find out precisely what we are dealing with. But I would suggest at the same time that what we have to look at is where we are going. Where is Canada going? Really, where is this Great Lakes basin going, U.S. and Canada? We have seen some fundamental changes taking place in traffic patterns, brought about by changes in industry, the U.S. steel industry being a perfect example. There were some major changes; to be kind, there were rationalizations of the steel industry, which were necessary, and they had a tremendous effect on the volume of cargo going through the seaway.

We had the changes in the movement of American grain brought about by a number of factors, be they politics, such as the Afghanistan thing. . . all of a sudden there was an embargo on any sales to Russia. Then we had the combination of what was going on with the steel industry. . . the Staggers Rail Act and "freedom to move" in the States suddenly changed things around.

We were referring before to the Mississippi as a competitive mode. On the Mississippi there are no seaway tolls. There are no charges, really. There is a low fuel tax. But they are spending all kinds of money doubling the size of the locks down there. They just built a new thing, the Tom Digby Canal. They are dredging to 50 feet further and further up the Mississippi. All this is being done at public expense. I think we have to look at all these things. Where are we going with the sale of grain?

• 1120

I believe I saw an article in either *The Globe and Mail* or one of the weekend papers I was reading where a U.S. farm official, formerly a federal government official, was suggesting that the way things are going in Russia right now with the production of grain—they are expecting quite a good crop this year—five or ten years down the road we might not have a customer over there, or certainly we might have a volume that is half of what it is today. I think we have to look at these things and say that before we do anything about spending any money anywhere, let us find out what we are going to have in the way of product to move in the future. Obviously the free trade thing will have an impact on that as well.

**Mr. Mealing:** I was thrust into this area about three years ago and I was overwhelmed in the first instance by the conflicting statements one received: the statement that

[Traduction]

**M. Taylor (Bow River):** Que ferait M. Hall?

**M. Hall:** Pour poursuivre dans la veine des remarques de M. Trotter, je crois que l'on prend maintenant au sérieux la première étape que constitue le comité de commercialisation que l'administration de la voie maritime va constituer avec les divers utilisateurs et les parties intéressées.

Indéniablement, il faudra mettre tous les coûts sur le tapis pour voir exactement ce à quoi nous avons affaire. Je recommanderais cependant en même temps de réfléchir à l'avenir. Où s'en va le Canada? Où s'en vont le bassin des Grands lacs, les États-Unis et notre pays? Nous avons été témoins de changements profonds des caractéristiques de trafic, entraînés par l'évolution du secteur industriel, dont l'industrie américaine de l'acier est un parfait exemple. Il y a effectivement eu des changements fondamentaux; montrons-nous généreux et disons qu'il y a eu des rationalisations de l'industrie de l'acier, qui étaient nécessaires, et que celles-ci ont eu d'énormes répercussions sur le volume de fret qui emprunte la voie maritime.

Il y a également eu des changements dans le mouvement du grain américain, dus à un certain nombre de facteurs, qu'ils soient politiques, comme l'affaire de l'Afghanistan. . . d'un seul coup, un embargo a été imposé aux ventes à l'URSS. Et puis il y a eu une combinaison d'éléments avec ce qui s'est passé dans l'industrie de l'acier. . . la *Staggers Rail Act* et «Aller sans entraves» ont tout à coup renversé la situation aux États-Unis.

Nous parlions tout à l'heure du Mississippi comme mode de transport compétitif. Sur le Mississippi, il n'y a pas de droits à payer; en fait, il n'y a aucun frais. Il y a une taxe réduite sur les carburants. Mais on y consacre des sommes énormes à doubler la taille des écluses. On vient d'y construire le *Tom Digby Canal*. On drague un chenal de 50 pieds de profondeur qui remonte de plus en plus haut le cours du Mississippi. Tout cela se fait aux frais du public. Ce sont là des choses dont il faut tenir compte. Qu'allons-nous faire de la vente du grain?

Je crois avoir lu un article dans le *Globe and Mail*, ou un des journaux du dimanche, dans lequel un représentant du secteur agricole américain, ancien fonctionnaire du gouvernement fédéral, déclarait que, compte tenu de ce qui se passe actuellement en U.R.S.S., où l'on attend une bonne récolte cette année, il se peut que d'ici cinq ou dix ans, nous n'ayons plus de clients là-bas, ou qu'à tout le moins, le volume de nos exportations soient réduits de moitié. Je crois qu'il faut tenir compte de tout cela et qu'avant de dépenser de l'argent à faire quoi que ce soit, nous devrions voir ce que nous aurons comme produits à transporter à l'avenir. Manifestement, le libre-échange aura aussi des répercussions sur tout cela.

**M. Mealing:** J'ai été parachuté dans ce secteur il y a environ trois ans et, au départ, j'ai été écrasé de déclarations contradictoires: selon certains, le glas de la

## [Text]

the system was on the way out and we should not bother ourselves with it, the statement that seaway tolls were the single biggest problem facing the system and they therefore should be eliminated.

What we have determined to do we have started with this particular study. We have determined that if we have a role to play then it is probably twofold. The first role is to take those commodities upon which the system is based—and grain is the most important, coal, iron ore—and put on the table for the people who make the eventual decision the cost elements associated with the movement of those commodities. Hopefully, by adopting that sort of strategy we can at least achieve the level playing-field that is necessary so that, when the DMA deals with the SLSA or deals with Transport Canada or the United States authority, they are all in agreement that the basis upon which they are making their decisions is the same basis.

On the other hand, we spend and direct a good part of our efforts towards marketing the system, marketing the advantages of moving your goods through the system, and we work as closely as we can with Ontario's ports and Ontario's carriers so that anything we do highlights what in fact they can provide.

A third area we really have to deal with—and you asked if we were in a position to be an authority. . . In the final analysis, at some point somebody at the federal level is going to have to sit down and determine where the seaway system fits within the context of the transportation structure of the country. We believe it is equally as important to Ontario and to the movement of Canadian goods as the railways are in the west. At some point that question is going to have to be addressed, and at a conference in Quebec City in the latter part of May the Deputy Minister of Transportation and Communications in his remarks made that exact statement, that the whole rationale upon which we deal with this transportation infrastructure should be looked at in a broader debate. So that would be how I would respond.

**Mr. Belsher:** In that, would he be including the ice-breaker costs in the mouth of the St. Lawrence as well? I grew up on the Prairies, and I remember it was always less costly to bring merchandise in from Ontario than it was to ship anything back to Ontario for a goodly number of years. Now you want really to get everything on the table. So are we talking about everything, or are we only talking about certain components of it?

**Mr. Mealing:** I think we are talking about everything. Go back to the cost recovery and the question that was raised. We had a look at Bill C-75 and we objected to Bill C-75 at the time because we felt that the system could not stand an additional cost, whether it was a nickel or a dime, at that time. It was inappropriate. We felt that the system was being nicked and diked to death. I think

## [Translation]

voie maritime avait sonné et cela ne valait pas la peine de nous préoccuper; selon d'autres, c'était les droits de passage qui étaient le plus gros problème, et il fallait donc les supprimer.

Nous avons donc décidé de commencer par cette étude et avons conclu que si nous avions un rôle à jouer, il était probablement double. Le premier consiste à prendre tous ces produits dont le transport assure la viabilité de la voie maritime—et les plus importants sont le grain, le charbon, le minerai de fer—et de mettre sur le tapis les divers facteurs de coût liés au mouvement de ces produits pour permettre aux responsables de prendre une décision définitive. Il est à espérer qu'en adoptant ce genre de stratégie, nous réussirons au moins à répartir également les atouts, de manière à ce que, lorsque la DMA traite avec la VMSS, Transports Canada ou les autorités américaines, tout le monde sache qu'ils s'appuient sur les mêmes données pour prendre leurs décisions.

D'autre part, nous consacrons et orientons une bonne partie de nos efforts à la commercialisation de la voie maritime, à faire valoir les avantages de son utilisation pour le transport de vos marchandises, et nous travaillons en collaboration aussi étroite que possible avec les ports et les transporteurs de l'Ontario, de manière à ce que tout ce que nous faisons fasse ressortir les services qu'ils peuvent offrir.

Il y a une troisième question à régler—et vous nous avez demandé ce que nous ferions si nous avions l'autorité nécessaire. . . En dernière analyse, il va bien falloir, à un moment ou un autre, que quelqu'un à l'échelon fédéral se livre à la réflexion nécessaire pour déterminer la place de la voie maritime dans le système de transport de notre pays. Nous estimons que cette voie est aussi importante pour l'Ontario et pour le transport des marchandises canadiennes que le sont les chemins de fer dans l'Ouest. Un moment viendra donc où la question devra être réglée, et à l'occasion d'une conférence tenue à Québec, à la fin de mai, le sous-ministre des Transports et des Communications a clairement déclaré que la raison d'être de cette infrastructure de transport devrait être examinée dans le contexte d'un débat plus général. Voilà ma réaction.

**M. Belsher:** Inclurait-il également les coûts d'utilisation de brise-glace à l'embouchure du Saint-Laurent? J'ai grandi dans les Prairies, et je me souviens que pendant bien des années, cela coûtait moins cher de faire venir des marchandises de l'Ontario que d'expédier quoi que ce soit à destination de cette province. Vous voulez donc maintenant tout mettre sur le tapis. Nous parlons donc bien de toutes les composantes, et pas seulement de certaines?

**M. Mealing:** Nous parlons de tout. Reportez-vous à la question soulevée à propos du recouvrement des coûts. Après l'avoir examinée, nous avons exprimé des réserves à l'égard du projet de loi C-75 à l'époque, car nous estimions que la voie maritime ne pourrait pas supporter de coût additionnel, si faible fût-il. C'était inapproprié, car nous avions l'impression que la voie était saignée à

## [Texte]

cost recovery has to be looked at in total and those kinds of costs that you have mentioned have to be factored in. We hear a great deal about a level playing field in this day and age, but in order that the playing field is level we all have to be operating from the same basis.

**The Vice-Chairman:** Mr. Reid, you have a short supplementary to Mr. Taylor's short supplementary, I believe.

**Mr. Reid:** I have a short supplementary to Mr. Hall. When the St. Lawrence Seaway was developed and built, many people thought the ocean-going vessels would find their way into the heart of the continent. The experience has shown, though, that the number of ocean-going vessels being serviced by Duluth or Thunder Bay or what not are fewer each year. First, can you tell me why there are not more ocean-going vessels that can deliver from a supply point to a consumer?

• 1125

Secondly—and I have to get this all in one question—we have read in the report the concern with respect to elevation costs and the double elevation costs of the St. Lawrence Seaway, but coal bulk carriers are now using self-unloaders to a much greater degree. What about grain carriers? Can they trans-ship if they continue to use a trans-shipment form of carriage in some bulk port? I wondered if there were any research or studies in that respect.

**Mr. Hall:** Mr. Reid, with respect to the first part of your question, why are there not more ocean ships in the system, certainly that was hoped for when the seaway was opened. An awful lot of ports on both sides of the border and the Great Lakes spent an awful lot of money developing dock facilities to handle this influx that never occurred.

It is due, really, to a couple of things. One, I think there was a mistake made at the time the seaway was built. It was built too small. It was built to match the Welland Canal, and I can understand the economics of that, but one has to appreciate that at that point of time, the forecasts from there on in were for ships of larger size than what the seaway provided. I am not referring here to length, I am referring more to the width, the beam. The type of configuration you have on a laker ship is most unusual. On a standard ocean-going ship, the length-to-breadth ratio is more like 7:1, so if it is a 700-foot ship, it is 70 feet wide. Here on the Great Lakes, you have it 10:1. If you have a 730-foot ship, the maximum beam is 75 feet. Ocean-going is not that way. A 700-foot ship would have roughly a 100-foot beam. This is the problem with the seaway: the standard ship just cannot fit.

## [Traduction]

blanc par cette accumulation de coûts apparemment insignifiants. J'estime que le recouvrement des coûts est une question qui doit être examinée dans l'ensemble de son contexte et que les coûts dont vous venez de parler doivent y être intégrés. Ces temps-ci, on parle beaucoup de donner les mêmes atouts à tout le monde, mais pour cela, il faut pouvoir s'appuyer sur la même base.

**Le vice-président:** Monsieur Reid, vous avez une petite question supplémentaire à poser après la petite question supplémentaire de M. Taylor, je crois.

**M. Reid:** J'ai une brève question supplémentaire à poser à M. Hall. Lorsque la voie maritime du Saint-Laurent a été construite, beaucoup de gens croyaient que les navires transocéaniques pourraient remonter jusqu'au cœur du continent. L'expérience a cependant montré que le nombre de ces navires desservis par Duluth, Thunder Bay ou d'autres ports, diminuent chaque année. Pour commencer, pourriez-vous me dire pourquoi il n'y a pas plus de navires transocéaniques qui peuvent faire le trait d'union entre un point d'approvisionnement et le consommateur?

Deuxièmement—et je dois tout fourrer dans cette question—nous avons lu, dans le rapport, qu'on s'inquiétait des coûts simples et doubles d'utilisation des élévateurs à grain de la voie maritime du Saint-Laurent, mais les transporteurs de vrac utilisent maintenant beaucoup plus de navires auto-déchargeurs. Et les transporteurs de grain? Peuvent-ils transborder leur cargaison s'ils continuent à utiliser un système de transbordement dans certains ports de vrac? Je me demandais si des recherches ou des études avaient été faites sur la question.

**M. Hall:** Monsieur Reid, pour répondre à votre première question, je dirai qu'on espérait effectivement, lors de l'ouverture de la voie maritime, que plus de navire transocéaniques l'emprunteraient. Un tas de ports, des deux côtés de la frontière et sur les Grands lacs, ont dépensé des sommes considérables à construire de nouvelles installations de quais pour accueillir l'afflux qui ne s'est jamais matérialisé.

Il y a, en fait, deux raisons à cela. La première, c'est qu'on a commis une erreur au moment de la construction de la voie maritime. On l'a construite trop petite. On l'a construite en fonction du canal Welland, et je comprends bien les raisons économiques, mais il faut tenir compte du fait qu'à l'époque, on prévoyait déjà la mise en service de navires plus gros que ce que pouvait accueillir la voie maritime. Je ne parle pas ici de longueur, mais plutôt de largeur, de travers. Les navires des Grands lacs ont une forme tout à fait particulière. Pour un navire transocéanique, le rapport longueur-largeur est de 7 à 1, c'est-à-dire qu'un navire de 700 pieds de long a 70 pieds de large. Sur les Grands lacs, il s'agit d'un rapport de 10 à 1. Si vous avez un navire de 730 pieds de long, la largeur maximale est de 75 pieds. Un navire transocéanique de 700 pieds aurait donc une largeur de 100 pieds. C'est le

[Text]

The Panama Canal, for example, which was opened in 1914, was built to those specifications: 1,200 feet long by 110 feet wide. It was built with a little bit of foresight, as opposed to what we did here in Canada. So that is one of the reasons why you do not have as many ocean-going ships. The size of the ships changed and it is more economical; the more cargo you can put in, obviously, the lower your unit cost.

I referred to the other factor earlier, that when you get into time-sensitive commodities such as machinery, etc., the nine-month season is another deterrent. This was determined, I think, by some of the trade missions that went around, sponsored by the U.S. seaway and the Canadian seaway. This was one of the comments made.

On elevation costs, yes, there is no question, we are concerned about the cost of elevating, because in the seaway the nature of the beast is such that you have to elevate the grain twice. You elevate it in Thunder Bay and you elevate it again in the St. Lawrence. You have a double cost. These are regulated. The rates are regulated, and I will not get into the details that are contained in the report about what T&T group feels about some of those things.

Yes, we have been pushing to try direct transfers of grain, the same as we have already done it with direct transfers of coal from one ship to another ship. We have often felt this. Why can we not take grain out of Thunder Bay on a self-unloading vessel, go down the St. Lawrence where there is deep water and you have these big Russian ships of 100,000 tonnes at Port-Cartier that will take four of our ships to fill? Why can we not go and directly load into them? Well, we are dealing then with rules and regulations that are contained under the Canadian Grain Commission—rules of inspection, seaboard inspection, I believe it is called, weighing. Well, there is weighing and inspection.

I think the study points out that grain is weighed and inspected three times. From the time it leaves the Prairies until the time it finally gets in that Russian ship, it has been inspected and weighed three times. I think that is overdoing it. There has to be a better way. I am hoping this study, quite apart from addressing the cost, will look at the means of operating and trying to speed up the paperwork that is required in moving grain.

[Translation]

problème que pose la voie maritime. Le navire ordinaire ne passe pas.

Le canal de Panama, par exemple, ouvert en 1914, a été construit pour permettre le passage de navires de 1,200 pieds de long et de 110 pieds de large. Dans son cas, on avait su prévoir, ce que nous n'avons pas fait au Canada. C'est donc une des raisons pour lesquelles nous n'avons pas beaucoup de navires océaniques. Les navires sont plus gros, car c'est plus économique; manifestement, plus votre cargaison est grosse, plus faible est votre coût unitaire.

J'ai tout à l'heure fait allusion à l'autre facteur: lorsqu'il s'agit du transport de produits pour lesquels le temps joue un rôle, notamment celui de machines, etc., la saison de neuf mois a également un effet de dissuasion. C'est là un des commentaires faits par certaines des missions commerciales commanditées par la U.S. Seaway et les autorités canadiennes.

Quant aux coûts d'utilisation des élévateurs à grain, il est indiscutable qu'ils nous préoccupent, car à cause de la nature de la voie maritime, il faut les utiliser deux fois, une première fois à Thunder Bay, une seconde fois sur le Saint-Laurent. Le coût est donc doublé. Les tarifs sont d'ailleurs réglementés, et je n'entrerai pas dans le détail du rapport sur l'opinion qu'a le groupe T&T sur certaines de ces questions.

Oui, nous avons exercé des pressions pour qu'on essaie des transferts directs de grain, comme il y a déjà des transbordements directs de charbon d'un navire à un autre. Nous nous sommes souvent demandé pourquoi on ne pourrait pas embarquer le grain à Thunder Bay à bord d'un navire auto-déchargeur, descendre le Saint-Laurent, où l'eau est profonde et où, à Port-Cartier, de gros navires russes de 100,000 tonnes peuvent absorber la cargaison de quatre de nos bâtiments. Pourquoi ne pourrions-nous pas le faire directement? Nous nous heurtons ici aux règlements de la Commission canadienne du grain—des règlements concernant les inspections, ce que l'on appelle, je crois, les inspections à bord, le pesage. Il y a en effet pesage et inspection.

Je crois que l'étude révèle que le grain est pesé et inspecté à trois reprises; trois fois entre le moment où il quitte les Prairies et celui où il est finalement transbordé sur ce bâtiment russe. Je crois que c'est exagéré et qu'il y a moyen de mieux faire. J'espère que les responsables de cette étude ne se contenteront pas d'étudier les coûts mais qu'ils se pencheront également sur l'exploitation du système et sur les façons de simplifier la paperasserie qui caractérise le transport des céréales.

• 1130

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Reid. Mr. Clifford, you have one short question and then we will go to Mr. Angus to wrap up. Gentlemen, we are starting to be very conservative with our time.

**Mr. Clifford:** I am just trying to figure this out. From what I have heard here there is an interest that we get all the costs on the table and, as Mr. Belsher said, maybe it is

**Le vice-président:** Merci, monsieur Reid. Monsieur Clifford, je vous laisse poser une petite question puis M. Angus sera le dernier intervenant. Messieurs, il nous faut surveiller l'heure.

**M. Clifford:** J'essaie de comprendre ce qui se passe. D'après ce qu'on nous a dit, certains veulent une ventilation détaillée de tous les coûts, et, comme l'a

[Texte]

the first time ever this has happened. I think he is a bit surprised that central Canadians would want to get all the costs out. If we have them all out on the table, and I am not really sure, Mr. Hall, if you should answer this—

**Mr. Hall:** Okay.

**Mr. Clifford:** If we get them all out on the table, would it not maybe force economically and really show that nobody should ship with the seaway? You would really be uncompetitive moving wheat say from the west to Montreal versus by rail to Vancouver. I mean, you could not compete, could you? The Canadian Wheat Board tells us they are \$22 cheaper. Then are you going to tell me their costs are not all on the table? Is that what you are going to say?

**Mr. Hall:** Actually, since Mr. Trotter is the author of this report and is an economist, perhaps he... Frank, would you...? I will take a shot at it.

**Mr. Trotter:** No, I can answer the fact.

**Mr. Clifford:** I do not very often agree with anybody from the Ontario government, Mr. Trotter, but I kind of...

**Mr. Angus:** At least in the last couple of years.

**Mr. Clifford:** Especially since last Thursday. But I am happy to hear about getting everything out on the table, level playing field. I am very, very happy about that.

**Mr. Trotter:** First of all, I think what the Wheat Board is saying is exactly what was described earlier on page VI-12; that is, that from their perspective that is the difference they see because they are not bearing that cost directly.

Second, you said or suggested or questioned whether putting all the costs on the table would not mean we would once and for all decide that grain should not come out through the seaway. I think what I was trying to stress by saying that is that when we see all these costs, we will see that some of them in fact may not be justified as they stand. We suggested, for example, the insurance charge, which is in the CWB figures. And we have suggested some of the lower St. Lawrence elevation charges. A number of things that once seen people are going to say that one does not make sense so that one should be eliminated... Bringing them up does two things. One is that it allows you to look at the one against the other; second, it then asks you to make better economic evaluations. Prices are signals.

[Traduction]

signalé M. Belsher, cela serait peut-être la première fois que ça se produit. Je crois qu'il est un peu étonné d'apprendre que les Canadiens qui vivent au centre du pays veulent que tous les coûts soient annoncés. Si c'était le cas, et je ne suis pas tout à fait certain, monsieur Hall, si vous devriez répondre à cette question...

**M. Hall:** Pourquoi pas!

**M. Clifford:** Si tous les coûts étaient rendus publics, est-ce que cela ne créerait pas de problèmes financiers puisque cela pourrait fort bien démontrer que personne ne devrait acheminer de marchandises par la Voie maritime? Par exemple, il en coûterait plus cher de vous demander de transporter du blé de l'ouest du pays vers Montréal qu'il n'en coûterait de transporter ces marchandises par chemins de fer à destination de Vancouver. Après tout, vous ne pourriez livrer concurrence? Les représentants de la Commission canadienne du blé nous ont dit qu'il en coûtait 22\$ de moins par leurs services. Dites-vous qu'ils n'ont pas dévoilé tous les coûts? Est-ce que c'est ce que vous essayez de nous dire?

**M. Hall:** Puisque M. Trotter est l'auteur du rapport et qu'il est économiste, peut-être pourrait-il... Frank, voulez-vous...? Je peux essayer de répondre à cette question.

**M. Trotter:** Non, je répondrai.

**M. Clifford:** Monsieur Trotter, je suis rarement d'accord avec un représentant du gouvernement de l'Ontario, mais...

**M. Angus:** Tout au moins depuis les deux dernières années.

**M. Clifford:** Tout particulièrement depuis jeudi dernier. Cependant, je suis très très heureux qu'on propose de dévoiler tous les coûts et d'avoir des règles du jeu uniformes.

**M. Trotter:** Premièrement, je crois que ce que la Commission canadienne du blé dit est exactement ce que nous avons signalé à la page VI-12 de notre mémoire; en effet, cette différence existe parce qu'ils n'assument pas directement les coûts.

Deuxièmement, vous avez demandé si le fait de rendre tous les coûts publics ne dissuaderait pas les producteurs de faire appel à nos services et de transporter leurs marchandises par la voie maritime. J'essayais simplement de signaler que d'après nous, certains de ces coûts ne sont peut-être pas justifiés. Par exemple, nous avons parlé des frais au titre des assurances; la CCB vous a présenté des statistiques à cet égard. Nous avons également parlé des retenues pour l'élevation dans le bas du Saint-Laurent. Ces frais, lorsqu'ils auront été rendus publics, ne sembleront pas raisonnables et certains proposeront de les abolir... Nous avons signalé ce facteur pour deux raisons. Tout d'abord, cela vous permet de comparer la situation entre les deux moyens de transport; puis, nous vous demandons d'améliorer les analyses économiques. Les prix après tout sont un indicateur important.

[Text]

**Mr. Clifford:** Good. Thank you.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, I will try to be reasonably quick. There are some other areas of the report we have not touched on yet. Some are of a broad nature, some are very specific Thunder Bay.

On page VI-25, the report states that the Canadian Wheat Board practice of delaying contract awards until March makes it difficult and more expensive to properly outfit vessels for the start of navigation. Contract awards in early January would enable the companies to have the repair and outfitting work carried out at a non-peak period and obtain better value for their expenditures. What I want to find out is whether there is a general impression as to what that would mean for the repair yards of Ontario. Would there be a significant increase in the amount of work for them, or are we just shifting it from one time of the year to another? Or are we spreading it out?

**Mr. Trotter:** In the simplest terms, it would spread it out. I do not see it creating any more. It ought to enable them to do it more efficiently themselves as well.

**Mr. Angus:** But when you say spread it out it would mean that instead of bringing back 100 people for a two-week period, where you do three shifts or whatever, you might have 50 people over 8 or 10 weeks.

**Mr. Trotter:** That would be the implications of that, yes. Assuming the numbers you just gave me and the example balance, one against another, yes, it would spread them out.

**Mr. Angus:** With regard to the Canadian Wheat Board insurance, the report recommends some form of ongoing per-tonne feed as opposed to a method where for a short term you would raise some money on a per-tonne basis but then cut it off, allow that fund to equal the value of one or two cargoes and perhaps even use the interest on it to help pay for the premiums for the shrinkage. Why did you take the approach you did?

• 1135

**Mr. Trotter:** To restate what we said in the report, there is an ongoing accumulation which is outstripping the need. It was not a question of saying to start to create a new amount of money from today forward. The money exists already.

**Mr. Angus:** Is it not in private hands?

**Mr. Trotter:** No, it is within the CWB.

**Mr. Angus:** They do not go through a private insurance company.

[Translation]

**M. Clifford:** C'est bien. Merci.

**M. Angus:** Monsieur le président, j'essaierais de ne pas trop prendre de temps. Certaines des autres questions qui ont été soulevées dans le rapport n'ont pas encore été abordées. Certaines sont des questions plutôt générales et d'autres portent directement sur Thunder Bay.

A la page VI-25, l'auteur du rapport précise que puisque la Commission canadienne du blé n'accorde ses contrats qu'au mois de mars, il est plus difficile et plus coûteux d'équiper les navires pour le transport des marchandises. Il précise que si les contrats étaient accordés au mois de janvier, les compagnies pourraient réparer et équiper leurs navires hors des périodes de pointe assurant ainsi l'optimisation des ressources. Si la CCB changeait sa façon de procéder, comme vous le proposez, est-ce que ça changerait les choses pour les chantiers de réparation de l'Ontario? En effet, y aurait-il beaucoup plus de travail pour les chantiers? S'agit-il simplement de travaux qui auraient été faits à une autre période de l'année? Est-ce simplement une nouvelle façon de répartir les travaux?

**M. Trotter:** Cette proposition permettrait simplement de répartir les travaux sur toute l'année. Je ne crois pas que les chantiers de réparation auraient plus de travail. Ils pourraient cependant fonctionner de façon plus efficace.

**M. Angus:** Vous dites que cela changerait la répartition, mais est-ce que cela veut simplement dire qu'au lieu de réembaucher 100 employés pour deux semaines, et les faire travailler à raison de trois équipes ou peu importe, vous pourriez réembaucher 50 personnes pour huit ou dix semaines?

**M. Trotter:** C'est ce qui se produirait. C'est ainsi que les choses changeraient si les chiffres que vous m'avez donnés sont pertinents.

**M. Angus:** En ce qui a trait à l'assurance de la Commission canadienne du blé, l'auteur du rapport propose de prélever une retenue permanente par tonne de provende; ainsi, au lieu de demander aux transporteurs de payer un montant donné pour chaque tonne, pendant une brève période, on pourrait constituer une caisse dont la valeur serait égale à un ou deux chargements; on pourrait peut-être même se servir de l'intérêt accumulé pour le paiement des primes au titre de la freinte. Pourquoi avez-vous proposé cette solution de rechange?

**M. Trotter:** Comme nous l'avons signalé dans notre rapport, ces retenues permanentes représentent un montant beaucoup plus élevé qu'il n'est nécessaire. Nous ne proposons pas de créer une nouvelle caisse à partir de demain. Cet argent est déjà disponible.

**M. Angus:** Il n'appartient pas à des intérêts privés?

**M. Trotter:** Non, c'est la CCB qui a cet argent en main.

**M. Angus:** La Commission ne fait pas appel aux services d'une compagnie d'assurance privée?

*[Texte]*

**Mr. Trotter:** No.

**Mr. Angus:** I did not realize that.

**Mr. Trotter:** That is the point; it is accumulating just as revenue.

**Mr. Angus:** Why do you say to cut it off now?

**Mr. Trotter:** We are saying we need to have some assurance there is protection for an absolute catastrophe at full-ship loss. We are saying to hold that amount.

**Mr. Angus:** What would be the value of the cargo? It is all we are talking about because the ship is covered elsewhere. What would be the maximum value of the cargo, the biggest ship and the highest grade?

**Mr. Hall:** Mr. Angus, I think a 25,000-tonne laker would be the biggest ship. If you are talking about a high grade wheat, I do not know the market value today. If we take \$100 a tonne, that is \$2.5 million. If it is \$200 a tonne, it is \$5 million. They are collecting 50¢ a tonne or better and it has been going on for years and years and years. I do not think there has been a total loss in 20 years. All I am suggesting—I think report suggests it—is there is no reason why they could not set aside a reserve of \$5—once they have built up, and it should be built up by now—keep it as a reserve and then drop that thing.

**Mr. Angus:** I agree, but the report does not say that.

**Mr. Hall:** I thought it did.

**Mr. Angus:** No, the inference I got from the report was a reduced level, but there would still be a per-tonne premium.

**Mr. Trotter:** It was addressing two parts. It was addressing catastrophic loss and shrinkage and the part left is still a shrinkage cost.

**Mr. Angus:** I have no objection to that.

**Mr. Trotter:** It was all that was left in the discussion. If it is not clear on that point, I apologize.

**Mr. Angus:** Okay. I am pleased to hear that change.

In section 3 you have separated regulated and market place costs. I recognize why it was done and the way it was done, but I am wondering if it is possible for you to provide this committee with a further breakdown, one which would have what I call government imposed costs. It is a charge by the Canadian Grain Commission, the St. Lawrence Seaway Authority and the Pilotage Authority, breaking down the private sector costs into two components, those regulated, elevation, versus those which are self imposed. Is it possible to do that? I think we would get a better picture.

*[Traduction]*

**M. Trotter:** Non.

**M. Angus:** Je ne le savais pas.

**M. Trotter:** C'est justement ce que nous disons. Cela ne représente tout compte fait qu'une autre forme de revenu.

**M. Angus:** Pourquoi proposez-vous de mettre fin à ces retenues maintenant?

**M. Trotter:** Nous disons simplement qu'il faut savoir qu'il existe une forme quelconque de protection dans les cas de désastre et de perte totale d'un chargement. Nous proposons simplement de retenir ce montant.

**M. Angus:** Quelle serait la valeur du chargement? Nous parlons uniquement du chargement parce que le navire est déjà assuré. Quelle serait la valeur maximale du chargement, pour le plus gros navire et pour les céréales de hauts grades?

**M. Hall:** Monsieur Angus, je crois que le plus gros navire serait un cargo hors mer de 25,000 tonnes. Je ne connais pas la valeur sur le marché du blé des hauts grades. À 100\$ la tonne, cela représenterait 2,5 millions de dollars. À 200\$ la tonne, cela représenterait 5 millions de dollars. Depuis déjà plusieurs années, on prélève 50¢ la tonne ou peut-être même plus. Je ne pense pas qu'il y ait eu perte totale de chargement au cours des 20 dernières années. Je dis simplement—et je crois qu'on l'a précisé dans le rapport—qu'il pourrait fort bien constituer une réserve et prélever 5\$—une fois cette réserve constituée, elle devrait maintenant l'être—comme réserve d'urgence et cesser de procéder à ces retenues.

**M. Angus:** Je suis d'accord, mais ce n'est pas ce qu'on dit dans le rapport.

**M. Hall:** Mais je pensais qu'on le disait.

**M. Angus:** Non, d'après ce que j'ai compris, dans le rapport, on propose une réduction de la retenue, mais il y aurait quand même cette retenue, cette prime par tonne.

**M. Trotter:** On parle de deux choses dans le rapport, soit les pertes lorsqu'il y a un désastre, et la freinte.

**M. Angus:** Je ne m'y oppose pas.

**M. Trotter:** C'est ce qu'on voulait dire, je m'excuse si ce document n'est pas suffisamment précis.

**M. Angus:** D'accord. Je suis heureux de vous entendre proposer cette nouvelle solution.

Au chapitre trois, vous avez fait la distinction entre les coûts d'un système réglementé et les coûts dictés par le marché. Je comprends pourquoi et comment on l'a fait; cependant, pourriez-vous donner à notre Comité une ventilation plus détaillée, qui nous ferait connaître ce que j'appellerais les coûts imposés par le gouvernement. Je pense par exemple, aux frais prélevés par la Commission canadienne des grains, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et l'Administration de pilotage des Grands-lacs; pourriez-vous, par exemple, répartir en deux sections ces frais, ceux qui sont des frais volontaires et ceux qui vous sont imposés, les frais d'élévation, et ainsi

[Text]

**Mr. Trotter:** I direct your attention to the appendix, which has broken them down in much greater detail. It is why it was in the appendix. We have not made the qualitative assessment about which ones are self-imposed or regulated. They are set out in greater detail, element by element, and you can make the decision on that basis. If it is not adequate, you could contact me and I could provide further detail.

**Mr. Angus:** On pages III-5, III-6 and III-7, you have charts showing a summary of average costs for three grains. It shows that for the river ports the elevation costs are higher than for Thunder Bay. For instance, for barley it is roughly 4¢ higher; for oats it is nearly 5¢ and for wheat it is one third of a cent higher. I obtained those figures by comparing the elevation for Thunder Bay and the in-and-out elevation on the St. Lawrence. I am going to ask this question of the Wheat Board too. Do you know why there is a difference? I would assume there is less work done in the river elevators.

**Mr. Trotter:** There is the additional handling in the sense of the separate elevation, if that is what you mean. Perhaps I am not getting it across.

**Mr. Angus:** It has to go in and out in Thunder Bay. I did not see a cleaning figure in the list. I can only assume it is part of the Thunder Bay elevation charge, but conversely there is no cleaning in the river ports.

**Mr. Trotter:** That is correct. Why are their charges higher? We discuss that in the report in the first instance. The lower St. Lawrence rates are all charged at the maximum. There is a maximum tariff, with regard to Thunder Bay rates; however, those rates have not risen to the maximum level in recent years.

• 1140

Secondly, we also question directly the level of the lower St. Lawrence rates. As the report said, we had some difficulty in getting information and co-operation from that group, and we think those rates are high.

**Mr. Angus:** Did you get any help from Ports Canada for their elevators?

**Mr. Trotter:** We did receive some, and I should not say that it was a blanket refusal from everybody. However, if we had put the partial information we received into the report, it would have disclosed information that we were under obligation not to disclose.

[Translation]

de suite? Ça serait-il possible? Je crois qu'on pourrait ainsi mieux comprendre la situation.

**M. Trotter:** Si vous étudiez l'annexe, vous constaterez qu'il y a déjà une bonne ventilation de tous ces coûts. C'est pourquoi d'ailleurs on l'a présenté en annexe. Cependant, nous n'avons pas fait la distinction entre les coûts «naturels» et les coûts qui découlent d'un système réglementé. Cependant, il s'agit d'une ventilation assez détaillée et vous pouvez, de fait, vous-même, évaluer ainsi la situation. Si ces chiffres ne suffisent pas, vous pourrez communiquer avec moi et je vous fournirai de plus amples détails.

**M. Angus:** Aux pages III-5, III-6 et III-7, vous avez présenté des tableaux détaillant les coûts moyens pour le transport de trois céréales. Ainsi, ils indiquent que les frais de transbordement le long du Saint-Laurent sont plus élevés que ceux de Thunder Bay. Par exemple, pour l'orge, il en coûte 4c. de plus, pour l'avoine, près de 5c. et pour le blé un tiers de cent. J'ai comparé les frais de transbordement sur le Saint-Laurent avec les frais prélevés au silo portuaire de Thunder Bay. J'aimerais bien vous poser une question bien spéciale que je poserais d'ailleurs également aux représentants de la Commission canadienne du blé. A quoi attribuez-vous cette différence? Je supposerais qu'il y a moins de travail aux silos de la Voie maritime.

**M. Trotter:** La manutention est plus compliquée puisqu'il existe deux étapes au silo, si vous comprenez ce que je veux dire. Je m'explique peut-être mal.

**M. Angus:** Les céréales doivent être chargées et déchargées à Thunder Bay. Dans la liste de frais, vous n'avez pas parlé du nettoyage. Je suppose que ces frais vont partie des frais d'élévation prélevés à Thunder Bay; cependant, on ne prélève pas non plus de frais de nettoyage dans les ports de la Voie maritime.

**M. Trotter:** C'est exact. Pourquoi leurs coûts sont-ils plus élevés? Nous en avons parlé dans notre rapport. Les frais prélevés dans le bas de la voie maritime du Saint-Laurent sont les maxima des tarifs. Il existe des tarifs maximum pour Thunder Bay. Cependant, ils n'ont pas été pratiqués depuis plusieurs années.

De plus, nous contestons les tarifs pratiqués dans la partie aval de la voie maritime. Comme on le signale dans le rapport, nous avons eu beaucoup de difficulté à obtenir des renseignements ou même une certaine forme de collaboration de ce groupe. Nous pensons que leurs tarifs sont trop élevés.

**M. Angus:** Est-ce que Ports Canada vous a fourni des renseignements sur ses silos?

**M. Trotter:** Nous avons obtenu certains renseignements; je ne dis pas que tout le monde a refusé de nous aider. Cependant, si nous avions mentionné dans notre rapport les renseignements partiels qu'on nous avait fournis, nous aurions divulgué des renseignements que nous nous étions engagés à garder confidentiels.

[Texte]

**Mr. Angus:** I have two final questions and they both deal with Thunder Bay. You deal with the question of overtime costs. You say that a charge of about \$4,500 per vessel or \$18 per tonne is incurred per voyage for overtime loading. Most of that overtime loading actually occurs—I will call it the 4 to 12 shift, because I do not know what the exact times are—when there is a full complement. The collective agreement in Thunder Bay, for grain handlers, provides for 55¢ per hour shift differential. Do you have comparative figures in terms of what it actually costs the elevator to provide that service versus what they charge? I get the feeling that somebody is being ripped off.

**Mr. Trotter:** No, we do not have it.

**Mr. Angus:** I think it is the guy beside you.

**Mr. Trotter:** More than likely. It is not me that is revving him up.

**Mr. Angus:** No.

**Mr. Trotter:** We did not get information about what it is costing them. We did try to make an assessment of it and that is partly what led us to the conclusion that it could be more accurately reflected in a straight charge rather than on this surcharge basis.

**Mr. Angus:** Mr. Hall, do you have anything to add?

**Mr. Hall:** No, not really. I do know the whole question of overtime and working seven days a week, 24 hours a day, is still up there. This is a problem that the elevator companies obviously have in dealing with their workers. Our ships are available seven days a week, 24 hours a day. I think this would be far more efficient, rather than having all kinds of extra premiums when premiums are not really required. A good example would be the St. Lawrence situation, where you have two ships: basically you have a laker unloading on one side of the house and say a Russian ship loading on the other side of the house at overtime. These are pretty substantial figures. What is the cost? It should be just the labour. Everything else should be covered in the basic rate.

**Mr. Angus:** The overtime that is happening in Thunder Bay now, which your membership is being charged for, is not overtime rates for the workers. They are not getting time and a half or double time to do that work; they are getting straight time plus 55¢ an hour.

**Mr. Hall:** Yes.

**Mr. Angus:** The seven-day-a-week, 24-hour-a-day operation is a different aspect of that. But currently, unless I can see different figures, \$4,500, roughly for four

[Traduction]

**Mr. Angus:** J'aimerais poser deux dernières questions sur les activités à Thunder Bay. Vous avez parlé de la rémunération des heures supplémentaires. Vous avez dit que lorsqu'il y avait chargement d'un navire après les heures de travail, il en coûtait 4,500\$ par navire ou 18\$ la tonne. La majeure partie de ces activités, en temps supplémentaire, se produit entre 4 heures et minuit, c'est une période que j'ai choisie comme ça, au hasard, car je ne connais pas vraiment les horaires—cela se produit lorsqu'il y a déjà beaucoup d'activité. Aux termes de la convention collective des manutentionnaires de céréales de Thunder Bay, ces derniers doivent recevoir 55c. de plus par heure. Avez-vous comparé le coût du service au silo et le montant facturé? J'ai l'impression que quelqu'un se fait jouer un tour.

**Mr. Trotter:** Nous n'avons pas de comparaison du genre.

**Mr. Angus:** Peut-être celui qui est à vos côtés a-t-il procédé à une telle comparaison?

**Mr. Trotter:** C'est fort probable. Ce n'est pas moi qui l'ai remonté.

**Mr. Angus:** Non.

**Mr. Trotter:** Nous ne savons pas ce qu'il leur en coûte. Nous avons essayé d'évaluer ces coûts et c'est en partie pourquoi nous avons conclu qu'une retenue directe refléterait mieux la situation que la surcharge à laquelle ils procèdent actuellement.

**Mr. Angus:** Monsieur Hall, avez-vous quelque chose à ajouter?

**Mr. Hall:** Pas vraiment. Je sais que la question des heures supplémentaires et de l'exploitation des silos sept jours par semaine, 24 heures par jour existe. C'est un problème auquel sont évidemment confrontés les propriétaires de silos. Nos navires sont disponibles sept jours par semaine, 24 heures sur 24. Je crois que ce serait une façon beaucoup plus efficace de procéder; il vaudrait mieux faire ainsi que de prélever toutes sortes de primes spéciales qui ne sont pas de fait vraiment nécessaires. Prenons par exemple deux bâtiments sur la voie maritime du Saint-Laurent. Un cargo hors mer décharge d'un côté du silo et un navire soviétique assure le chargement de l'autre côté du silo, en temps supplémentaire. Tous ces chiffres sont assez élevés. Quel est le prix de revient? seul surcoût devrait être celui de la main-d'oeuvre. Tous les autres coûts devraient être couverts par le tarif de base.

**Mr. Angus:** Les heures supplémentaires qu'on doit travailler à Thunder Bay, et qu'on demande à vos membres de payer, ne représentent pas des taux d'heures supplémentaires pour les employés. Les employés ne reçoivent pas 150 p. 100 de leur salaire ou de 100 p. 100 de leur salaire; ils reçoivent leur salaire normal plus 55c. de l'heure?

**Mr. Hall:** C'est exact.

**Mr. Angus:** Évidemment, une exploitation qui fonctionne sept jours par semaine et 24 heures sur 24 est une chose différente. Actuellement, à moins qu'on ne me

[Text]

hours—you do not have 500 men loading that ship, whatever it works out to.

[Translation]

prouve le contraire, on prévoit environ 4,500\$ pour quatre heures—il n'y a certainement pas 500 employés qui s'occupent de charger le navire; calculez le résultat.

**Mr. Hall:** Yes.

**Mr. Trotter:** Mr. Angus, it was exactly those kinds of relationships and the analysis we performed that led to that conclusion.

**Mr. Angus:** In point number 27 in your summary you say that:

27. Because of the process of setting common or uniform tariffs for terminals, the least efficient or highest cost operation contributes to a higher common rate than would be the case if more competitive prices were permitted.

Now, first of all, was that reference to Thunder Bay, or both Thunder Bay and the river ports?

**Mr. Trotter:** Both Thunder Bay and the river ports. You will see that the next one is a comparable one and that number 27 is more directed to the lower river as well.

**Mr. Angus:** We recognize that this is a regulated rate, that it is not something that arbitrarily is set by the elevator company. There has to be some negotiation with the regulatory body. The report implies that the least efficient, therefore most labour-intensive, in effect sets the stage or sets the benchmark. While they would be allowed to have a reasonable rate of return, it means that the more efficient elevators actually have more than a reasonable level of return. Is that a correct assessment of what you are saying in the report?

**Mr. Trotter:** Except for one component. You will recall that at Thunder Bay they do not charge the maximum tariff rate. That is why I said it is more directed to the lower St. Lawrence. The process of setting the rate at the maximum level equally applies to both; that is, an average has both good and bad numbers in it. So in the lower St. Lawrence, where they charge the maximum rate, it is true; at Thunder Bay, even though they have a common rate, it is not the maximum rate that they charge. Secondly, all the rest of the analysis you are suggesting follows.

• 1145

**Mr. Angus:** I want to thank the gentlemen at the end of the table. This has been one of the most productive sessions we have had on the seaway hearings. We are getting into the nitty-gritty. We have had people here we can ask the detailed questions, and I think as we hear from the Wheat Board and GTA this afternoon and then Mr. Emery and Mr. O'Neil later this week that we will have really added to our knowledge about the system and perhaps will then be able to see where we will have to go for further information to see what kind of

**M. Hall:** C'est vrai.

**M. Trotter:** Monsieur Angus, c'est après avoir fait ces calculs et avoir comparé les choses que nous en sommes venus à cette conclusion.

**M. Angus:** Au paragraphe 27 du résumé de votre rapport, vous précisez:

27. Lorsque l'on établit des taux généraux ou uniformes pour les silos, les services les moins efficaces ou les plus coûteux font augmenter le taux général; la situation serait différente s'il y avait des prix concurrentiels.

Quand vous disiez cela, pensiez-vous à Thunder Bay, ou à Thunder Bay et aux installations portuaires de la voie maritime?

**M. Trotter:** Aux deux. Vous verrez qu'au paragraphe suivant, on compare la situation entre les deux types d'exploitation; ainsi le paragraphe 27 porte également sur le bas de la voie maritime.

**M. Angus:** Vous reconnaissez qu'il s'agit d'un taux réglementé et non pas d'un taux établi de façon arbitraire par les propriétaires des silos. Il faut négocier ce taux avec l'organisme de réglementation. L'auteur du rapport laisse entendre que les services les moins efficaces, donc ceux qui emploient beaucoup de main-d'œuvre, font grimper le taux général. Évidemment, ces propriétaires auraient un taux de rendement acceptable, mais cela veut dire que les propriétaires qui ont des installations plus efficaces auraient un taux de rendement encore plus élevé. Est-ce que c'est ce que vous essayez de dire dans le rapport?

**M. Trotter:** A une exception près, oui. Vous vous souviendrez qu'à Thunder Bay, ils ne prélèvent pas le tarif maximum. C'est pourquoi j'ai dit que ce paragraphe visait tout particulièrement le bas de la voie maritime du Saint-Laurent. Pour ce qui est de l'établissement d'un taux maximum, il ne faut pas oublier que lorsqu'on établit une moyenne, il faut tenir compte des chiffres les plus élevés et des chiffres les moins élevés. Ainsi, cela vaut pour le bas de la voie maritime du Saint-Laurent où on prélève le tarif maximum; cependant, à Thunder Bay, même s'il existe un tarif général, on ne facture pas le tarif maximum. Le reste de votre raisonnement est valable.

**M. Angus:** Je tiens à remercier nos témoins d'être venus. À mon avis cette réunion sur la voie maritime Saint-Laurent a été une des plus enrichissante. Nous commençons à connaître le cœur des problèmes. Nous avons accueilli des témoins à qui nous pouvions poser des questions bien détaillées; après avoir entendu les représentants de la Commission canadienne du blé et de l'Office du transport du grain cet après-midi puis MM. Emery et O'Neil plus tard cette semaine, nous comprendrons beaucoup mieux le système et nous

[Texte]

recommendations we can come up with that will be the next logical step in this process.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Angus, for that wrap-up.

Gentlemen, also on behalf of the committee I would like to thank you for having appeared before us this morning, for your very valuable information. We look forward at another time to going into more detail with the other witnesses we will be having before us.

This meeting is adjourned until 3.30 p.m., at which time we will have the Canadian Wheat Board and the Grain Transportation Agency.

#### AFTERNOON SITTING

• 1536

**The Vice-Chairman:** The Chair sees a quorum for hearing witnesses. We have appearing before us this afternoon the Canadian Wheat Board, with Mr. W.E. Jarvis, chief commissioner. We also have scheduled afterwards, from the Grain Transportation Agency, Mr. Jack Horner, the administrator.

I would ask, with the indulgence of the committee and if the Wheat Board and the Grain Transportation Agency would agree, whether we could follow the same format as this morning and the witnesses could sit together at the table and we could combine our questions and ask them to either one of the witnesses. Perhaps it would expedite matters.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, it worked well this morning, but I think because of the very specific and different responsibilities of the two agencies, I would rather have them separately. Most of my questions are segmented. Some apply only to the Wheat Board; some apply to GTA. Very few are of the kind where both can answer.

**The Vice-Chairman:** I would assume, since the time we took this morning in questioning—and Mr. Angus, I must add, took about three-quarters of our time—

**Mr. Reid:** With all due respect, what we are here for is an information-seeking exercise, and I hate to be under this kind of restraint because some members want to get away. It has been a very important matter that has been shelved and put off for months on end, let alone weeks on end, and I do not think when we have the opportunity of hearing these people we should put them under a time restraint, or ourselves.

**The Vice-Chairman:** I agree with you, Mr. Reid, but the question is whether the witnesses can sit together at the end of the table or whether we should call them individually. What is your preference on that, Mr. Reid?

[Traduction]

pourrons peut-être savoir quels autres renseignements il nous faudra obtenir afin de formuler des recommandations, ce qui représente la prochaine étape du processus.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Angus.

Messieurs, au nom des membres du comité je tiens à vous remercier d'être venus nous rencontrer ce matin; vos commentaires ont été fort enrichissants. Nous sommes impatients de poursuivre cette étude détaillée avec les autres témoins.

La séance est levée jusqu'à 15h30; nous accueillerons alors les représentants de la Commission canadienne du blé et de l'Office du Transport du grain.

#### SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

**Le vice-président:** Il y a quorum pour entendre les témoins. Cet après-midi, nous recevons le président de la Commission canadienne du blé, M. W.E. Jarvis. Nous entendrons ensuite M. Jack Horner, administrateur de l'Office du transport du grain.

Si le Comité et les deux témoins le veulent bien, je proposerais que l'on suive la même formule que ce matin en demandant aux témoins de prendre place à la table ensemble afin que nous puissions les interroger en même temps, car cela pourra peut-être accélérer les choses.

**M. Angus:** Ce système a bien fonctionné ce matin, monsieur le président, mais je crois qu'étant donné les responsabilités particulières et d'ailleurs différentes des deux organismes, je préférerais que le Comité les interroge séparément. La plupart de mes questions sont spécialisées et ne s'adressent qu'à l'un ou à l'autre des témoins. Très peu d'entre elles risquent de toucher les deux témoins à la fois.

**Le vice-président:** Compte tenu du temps qu'il nous a fallu ce matin pour les questions—et je signale que M. Angus en a pris près des trois quarts—je suppose. . .

**M. Reid:** Excusez-moi, mais le but de cette séance est d'obtenir le plus d'informations possible, et je n'aime pas me sentir bousculé tout simplement parce que certains députés doivent s'en aller. Nous devons étudier une question de grande importance, qui a été constamment repoussée depuis des semaines, voire des mois, et je ne crois pas que nous devrions imposer un délai fixe au Comité ou aux témoins, maintenant que nous avons enfin la possibilité de discuter avec eux.

**Le vice-président:** Je suis bien d'accord avec vous, monsieur Reid, mais ce que je veux savoir, c'est si le Comité est d'accord pour que les témoins prennent place à la table en même temps ou s'il faudrait les convoquer individuellement. Quelle serait votre propre préférence?

[Text]

**Mr. Reid:** I do not have any objection to their sitting at the table, but we have to explore both agencies as fully as we can.

**The Vice-Chairman:** I think that the questions you ask, such as we asked this morning, you can ask all members at the end of the table. And there is no time restraint, Mr. Reid; I am good here until the next call of the elections.

**Mr. Reid:** Good for you.

**An hon. member:** And even after that.

**Mr. Taylor (Bow River):** Mr. Chairman, I would suggest that if the two groups have no objection to sitting together, we can then direct our questions to one or the other. But if they have any objection whatsoever, I think we should honour their decision.

**The Vice-Chairman:** It shall be so considered. We will call the Canadian Wheat Board with Mr. W.E. Jarvis and officials. Mr. Jarvis, would you have any objection if at the same time we call the Grain Transportation Agency to sit at the same table with you, or would you prefer to answer questions directly yourselves?

**Mr. W.E. Jarvis (Chief Commissioner, Canadian Wheat Board):** We are completely in the committee's hands. We certainly have no objections to sitting with the Grain Transportation Agency.

**Mr. Angus:** It depends on how many of the GTA are going to sit at the table. It may be academic. We may not have any room.

**The Vice-Chairman:** Well, we can expedite matters if you want to go with the Canadian Wheat Board first. Mr. Horner, how many officials do you have with you, sir?

**Mr. Jack Horner (Administrator, Grain Transportation Agency):** Two.

**The Vice-Chairman:** If you do not mind, and if the committee agrees, then we can all sit at the table. We are trying to solve a common problem. I trust you gentlemen realize at the same time the idea of the Chair behind this is that it is not only a question, as Mr. Reid has mentioned, of saving time, because I guess we are all here for as long as we have to be here, but to get rid of duplication of questions when we can talk to different witnesses involved in similar occupations or functions of the St. Lawrence Seaway.

**Mr. Jarvis:** Mr. Chairman, thank you for the opportunity to appear before your committee. I would like to introduce Dr. Brian Oleson, who is executive director of planning for the Canadian Wheat Board, and Mr. Gil Booth, who is our assistant general director of transportation and very familiar with the water side of our operation.

[Translation]

**M. Reid:** Je ne vois aucun inconvénient à ce qu'ils prennent place tous deux à la table, mais nous devons pouvoir interroger à fond les deux organismes.

**Le vice-président:** Je pense que, tout comme ce matin, vous pourrez poser toutes les questions que vous voudrez aux personnes assises au bout de la table. Et vous ne serez nullement bousculé, monsieur Reid; je suis prêt à rester ici jusqu'aux prochaines élections.

**M. Reid:** Bravo.

**Une voix:** Et même après cela.

**M. Taylor (Bow River):** Monsieur le président, si les deux groupes ne voient aucun inconvénient à prendre place à la table ensemble, je propose tout simplement que nous adressions nos questions à chacun tour à tour. Cependant, s'ils ont des objections à cette formule, je crois que nous devrions respecter leur décision.

**Le vice-président:** D'accord. J'invite à comparaître la Commission canadienne du blé, avec M. W.E. Jarvis et ses fonctionnaires. Monsieur Jarvis, voyez-vous un inconvénient à ce que l'Office du transport du grain prenne place à la table en même temps que vous, ou est-ce que vous préférez que le Comité vous interroge d'abord, vous?

**M. W.E. Jarvis (président, Commission canadienne du blé):** Nous nous en remettons à la décision du Comité. Nous ne voyons aucun inconvénient à prendre place à la table avec l'Office du transport du grain.

**M. Angus:** Tout dépend du nombre des représentants de l'OTG. Peut-être le problème ne se pose-t-il même pas, car nous n'aurons peut-être pas suffisamment de places.

**Le vice-président:** Eh bien, nous pouvons accélérer les choses si vous voulez commencer par la Commission canadienne du blé. Monsieur Horner, combien êtes-vous?

**M. Jack Horner (administrateur, Office du transport du grain):** Deux.

**Le vice-président:** Alors, si vous n'y voyez aucun inconvénient et si le Comité est bien d'accord, vous pouvez tous prendre place à la table. Nous voulons résoudre un problème commun. Vous comprenez, j'espère, qu'il ne s'agit pas simplement de sauver du temps, comme M. Reid l'a mentionné, car nous allons prendre tout le temps qu'il nous faudra. Il s'agit plutôt d'éviter de répéter les mêmes questions lorsque le Comité entend différents témoins qui ont des fonctions ou des responsabilités semblables à la Voie maritime du Saint-Laurent.

**M. Jarvis:** Monsieur le président, je vous remercie de nous avoir donné l'occasion de comparaître devant le Comité. Permettez-moi de vous présenter M. Brian Oleson, directeur exécutif de la planification pour la Commission canadienne du blé, et M. Gil Booth, directeur général adjoint du transport. M. Booth connaît très bien le côté maritime de nos activités.

[Texte]

**Mr. Horner:** With me are the deputy administrator, Mr. Peter Thomson, and Gordon Miles, the executive director of operations of the Grain Transportation Agency. Mr. Chairman, we have given you a statement of what the GTA does. We are prepared to listen to your questions and let you proceed.

**The Vice-Chairman:** Mr. Jarvis.

**Mr. Jarvis:** We have distributed a copy of the remarks we have in a slightly informal form. If you want them in a more formal form, later translated, with the graphs more thoroughly done, we could arrange that for you.

The Canadian Wheat Board, selling grain on behalf of about 140,000 prairie grain producers, is the single largest user of the St. Lawrence Seaway. The current and future health of our industry depends on the continued health of our transportation systems, including the seaway, so we appreciate the opportunity to appear before your committee.

I might first note some implications of our role as the largest user. One is that concerns about shipments in general through the seaway may have been focused a little too closely, at least from our perspective, on grain shipments. Temporary slowdowns in our exports from the St. Lawrence are sometimes seen as being much more than they are. In our last crop year, for example, vessel shipments of prairie grain through Thunder Bay increased by 2.9 million tonnes from the previous year, a 26% increase. A slowdown in the last month of the crop year received considerable attention in June, and this detracted from the fact that in the previous 11 months we had pushing as much as possible through the system.

Taking a long-term view, looking over the last 10 years, you will see a steady upward trend in Canadian grain shipments. In the copies of my remarks you will see a graph of Canadian grain shipments since 1970 through the Montreal-Lake Ontario section. These are calendar-year statistics provided by the seaway authority. Despite the drop in the last two calendar years, which was due mainly to poor crops in western Canada in 1983 and 1984, there has been a definite upward trend. Shipments for the remainder of this calendar year remain to be seen, but so far are running ahead of a year ago. I am confident myself that in 1987 we will end with total seaway grain shipments well ahead of 1985 and 1986 on a calendar-year basis.

I want to emphasize these figures because recent media reports have tended to create an impression that our use of the seaway is declining. As you can see, this is not

[Traduction]

**M. Horner:** Je vous présente le sous-administrateur, M. Peter Thomson, et Gordon Miles, directeur exécutif des opérations pour l'Office du transport du grain. Monsieur le président, nous vous avons déjà fait parvenir un résumé des activités de l'OTG. Nous sommes maintenant prêts à passer à la discussion et à répondre à vos questions.

**Le vice-président:** Monsieur Jarvis.

**M. Jarvis:** Nous avons fait distribuer une version officieuse de nos remarques. Si vous voulez qu'elles soient présentées sous une forme plus officielle, plus tard traduites, les graphiques plus précis, nous pourrions nous organiser.

La Commission canadienne du blé, qui vend des céréales pour le compte de près de 140,000 producteurs céréaliers des Prairies, est le principal utilisateur de la Voie maritime du Saint-Laurent. La solidité présente et future de notre secteur dépend de la solidité de nos systèmes de transport, y compris la Voie maritime, et c'est pourquoi nous sommes heureux d'avoir la possibilité de comparaître devant votre Comité.

J'aimerais tout d'abord vous parler de ce qu'entraîne pour nous notre rôle de plus grand utilisateur. Premièrement, on semble accorder, à notre avis du moins, une importance indue au transport des céréales par la Voie maritime. Les ralentissements temporaires de nos exportations à partir du Saint-Laurent sont parfois perçus comme étant plus graves qu'ils ne le sont véritablement. Par exemple, au cours de notre dernière campagne agricole, nous avons expédié par Thunder Bay 2,9 millions de tonnes de céréales des Prairies de plus que l'année précédente, soit une augmentation de 26 p. 100. Et pourtant, c'est une baisse survenue au cours du dernier mois de la campagne agricole qui a fait couler le plus d'encre en juin dernier, faisant oublier le fait que les onze mois précédents avaient été rentables au maximum.

Pour voir la situation à plus long terme, depuis les dix dernières années, il y a eu une augmentation constante du nombre d'expéditions canadiennes de céréales. Dans le texte de mes remarques, vous trouverez un graphique indiquant le nombre d'expéditions depuis 1970 qui sont passés par le couloir entre Montréal et le lac Ontario. Ce sont des statistiques par année civile qui ont été préparées par l'Autorité de la Voie maritime. Malgré la baisse des deux dernières années civiles, causée surtout par les mauvaises récoltes dans l'ouest du Canada en 1983 et 1984, la tendance a généralement été fermement à la hausse. La situation des expéditions pour le reste de la présente année civile reste encore à voir, mais jusqu'ici, nous sommes en avance comparativement à l'an dernier. Je suis pour ma part convaincu que les expéditions totales de céréales qui emprunteront la Voie maritime du Saint-Laurent pendant l'année civile 1987 dépasseront, et de loin, les totaux enregistrés en 1985 et en 1986.

• 1545

Je tiens à insister sur ces chiffres car les rapports récemment diffusés par les médias ont donné l'impression que notre utilisation de la Voie maritime du Saint-

*[Text]*

completely correct. I think part of the reason for the attention being focused on our shipments relates to our position as the largest user and to the growing proportion of grain in relation to other commodities which are shipped on the seaway.

In the first five years of the 1970s, Canadian grain averaged 21% of the traffic in the Montreal-Lake Ontario portion of the seaway. For the five-year period ending in 1986, the average was 33%. This growing percentage has implications beyond simply putting the board more in the limelight. Our main concern is that the increased proportion of grain means that an increased proportion of the costs of the eastern system is being borne by the prairie farmer. This has come during a period of ever-declining farm income.

Before discussing our concerns—and they do relate mainly to costs—I would first like to emphasize some of the merits of the eastern grain shipping system. The main one is its physical capacity and the resulting capacity for delivering to our customers.

Let me briefly remind you of how the Canadian Wheat Board uses the Great Lakes-St. Lawrence Seaway System. Rail cars of grain are unloaded at Thunder Bay, which features the world's largest concentration of grain terminal elevators. The number has declined somewhat in recent years, but there are still 12 elevators with a licensed capacity of just over 2 million tonnes. Just to put this in perspective, the two west coast ports of Vancouver and Prince Rupert have just six terminal elevators, with licensed capacity of about 1.1 million tonnes. Ability to unload rail cars is accordingly almost double the west coast. The record weekly unload figure for Thunder Bay is over 9,600 cars.

Once unloaded at Thunder Bay, grain is cleaned and stored in preparation for loading. A limited amount, roughly 5%, of Thunder Bay's shipments are loaded directly to ocean vessels for export. This is generally non-board grain, such as rye or flax. The bulk of the export shipments and virtually all of the Canadian Wheat Board grain is loaded to lake vessels, which deliver it to transfer elevators at one of six ports on the lower St. Lawrence. These elevators in turn load the ocean-going vessels presented by our customers.

The St. Lawrence transfer elevators also provide considerable storage and loading capacity. Their licensed

*[Translation]*

Laurent était en baisse. Comme vous pouvez le constater, ce n'est pas tout à fait juste. Si l'on s'attarde sur nos expéditions, c'est sans doute parce que nous sommes le plus important utilisateur et que les céréales prennent de plus en plus de place par rapport à l'ensemble des marchandises acheminées par la Voie maritime du Saint-Laurent.

De 1970 à 1975, les céréales canadiennes ont compté en moyenne pour 21 p. 100 du trafic total dans le tronçon Montréal-Lac Ontario. Pour la période de cinq ans se terminant en 1986, la moyenne a été de 33 p. 100. Que ce pourcentage ne cesse d'augmenter a bien d'autres ramifications que le simple fait de mettre en vedette la Commission canadienne du blé. Ce qui nous préoccupe surtout c'est que l'augmentation de la part des céréales signifie qu'une part plus importante des coûts correspondant à l'exploitation du système de l'Est revient aux agriculteurs des Prairies. Or, on se trouve au beau milieu d'une période caractérisée par un rétrécissement constant des revenus des agriculteurs.

Avant de discuter plus à fond de nos inquiétudes—qui se rapportent surtout aux coûts—j'aimerais tout d'abord faire ressortir certains des mérites du système de transport du grain de l'Est. Je soulignerai tout d'abord sa capacité physique et la capacité de livraison à nos clients qui s'ensuit.

Permettez-moi de faire un bref survol de la façon dont la Commission canadienne du blé utilise le réseau des Grands lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent. Des wagons de trains remplis de grain sont déchargés à Thunder Bay qui compte la plus forte concentration d'élevateurs en tête de ligne au monde. Le nombre total a quelque peu baissé au cours des dernières années, mais on y trouve toujours 12 élevateurs avec une capacité autorisée d'un peu plus de deux millions de tonnes. Pour placer les choses dans leur contexte, sachez que les ports de Vancouver et de Prince Rupert, le long de la côte Ouest, ne comptent que six élevateurs en tête de ligne, avec une capacité autorisée d'environ 1,1 million de tonnes. Par conséquent, la capacité de déchargement de wagons à Thunder Bay est près du double de celle de la côte Ouest. Le record de déchargement, sur une semaine, à Thunder Bay est supérieur à 9,600 wagons.

Une fois les wagons déchargés à Thunder Bay, le grain est nettoyé et entreposé. Une très petite quantité du grain déchargé à Thunder Bay, soit environ 5 p. 100, est directement chargée à bord de long-courriers, en vue de l'exportation. Il s'agit en général de céréales qui ne relèvent pas de la Commission, comme le seigle ou la graine de lin. Le gros des expéditions destinées à l'exportation et la quasi-totalité du grain de la Commission canadienne du blé sont chargés à bord de cargos hors-mer, qui les amènent alors aux silos de transbordement de l'un de six ports situés le long du Bas Saint-Laurent. Le contenu de ces silos est alors vidé sur les long-courriers qui sont fournis par nos clients.

Les silos de transbordement du Saint-Laurent offrent par ailleurs une capacité de chargement et d'entreposage

## [Texte]

capacity of 1.8 million tonnes is almost as large as that of Thunder Bay. Some of the elevators have virtually unrivalled loading capacity. Port Cartier, for example, routinely loads ocean vessels of over 100,000 tonnes, or the equivalent of four lakars. Loading is often complete in less than three days.

The size and flexibility of this system offer tremendous advantages. When grain demand is strong, we are able to deliver over 2.5 million tonnes per month to our customers. When demand slows, there is some buffer storage capacity to maintain grain shipments from the Prairies and have large stocks on hand for immediate delivery when required.

Western Canadian grain exports reached a record of almost 31 million tonnes in the last crop year, which ended at the end of July. This represents an increase of about 50% over levels of 10 years ago. This kind of performance could not have been achieved without the capacity and the flexibility provided by the Great Lakes-St. Lawrence system, and future success will depend on its continued viability. This is not to say that we are not facing problems with the system. When merchandising any product, one often needs to be able to supply on demand or to be able to provide a steady supply year round. The eastern system does not always allow us to do that because it is closed to navigation for about three months of the year.

Another problem—and one we have become increasingly concerned about and I know your committee is seized with, and it is more important even, particularly as grain prices have continued to drop—is the very high cost of the seaway system. In comparison to other export routes, the eastern route has two inherent disadvantages: one is distance from the prairies and the other is that the grain must be handled twice. When shipping to the west coast, grain is unloaded into a terminal and then directly onto an ocean vessel. When shipping east, the grain is loaded into a Thunder Bay terminal, then to a lake vessel, which must travel about 2,000 kilometres, and it must then be transferred through one of the elevators in the St. Lawrence.

As the grain moves through this route there are 11 separate charges assessed. These now total \$21.34 per tonne for wheat and \$25.55 per tonne for barley. These costs represent an increase from 1980 of about 28% for wheat and about 33% for barley. Over the same period our payments to producers have dropped by about 50% for wheat and about 60% for barley.

## [Traduction]

appréciable. Leur capacité autorisée de 1,8 million de tonnes est presque aussi importante que celle de Thunder Bay. Certains de ces élévateurs ont une capacité de chargement absolument imbattable. L'élévateur de Port Cartier, par exemple, charge régulièrement des long-courriers de plus de 100,000 tonnes, soit l'équivalent de quatre cargos hors-mer. Le chargement demande souvent moins de trois jours.

L'importance et la souplesse du réseau offre d'énormes avantages. Lorsque la demande est élevée, nous pouvons livrer à nos clients jusqu'à 2,5 millions de tonnes par mois. Lorsque la demande fléchit, nous pouvons bénéficier de certaines possibilités d'entreposage qui nous permettent d'absorber les expéditions de grain en provenance des Prairies et nous pouvons également conserver sur place des stocks importants en prévision de demandes de livraison immédiate.

Les exportations de grain de l'Ouest ont atteint le chiffre record de près de 31 millions de tonnes pour la dernière campagne agricole, qui s'est terminée à la fin du mois de juillet. Cela représente une augmentation d'environ 50 p. 100 par rapport au niveau enregistré il y a 10 ans. Pareille réussite n'aurait pas été possible sans la capacité et la souplesse qu'offre le réseau des Grands lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, et notre réussite à l'avenir dépendra du maintien de la viabilité de ce réseau. Cela ne veut cependant pas dire qu'il n'existe pas de problèmes à l'intérieur du système. Lorsqu'il s'agit de commercialiser un produit, il faut souvent être en mesure de livrer sur demande ou d'assurer un approvisionnement régulier tout au long de l'année. Le système de l'Est ne nous le permet pas toujours étant donné que la navigation y est impossible pendant environ trois mois de l'année.

Un autre problème—qui nous préoccupe de plus en plus et dont votre Comité est saisi... et il revêt encore plus d'importance, surtout étant donné que les prix du grain ont continué de baisser—c'est celui du coût très élevé du système de la Voie maritime. Si on le compare à d'autres voies d'exportation, la voie de l'Est comporte deux inconvénients: tout d'abord, la distance qui la sépare des Prairies et, deuxièmement, le fait que le grain doit subir deux manutentions. Lorsqu'on expédie du grain sur la côte Ouest, il est vidé dans un terminal puis il est versé directement à bord d'un long-courrier. Lorsqu'on expédie du grain vers l'Est, il est déchargé dans un terminal à Thunder Bay, pour ensuite être mis à bord d'un cargo hors-mer qui doit parcourir environ 2,000 kilomètres, pour enfin être transféré par l'intermédiaire d'un des élévateurs situés le long du Saint-Laurent.

• 1550

Le grain qui suit ce cheminement est frappé de 11 séries de droits distincts qui s'élèvent aujourd'hui à un total de 21.34\$ la tonne pour le blé et de 25.55\$ la tonne pour l'orge. Depuis 1980, ces coûts ont augmenté d'environ 28 p. 100 pour le blé et de près de 33 p. 100 pour l'orge. Au cours de la même période, nos paiements aux producteurs ont baissé d'environ 50 p. 100 pour le blé et d'environ 60 p. 100 pour l'orge.

## [Text]

As you may know, Canadian Wheat Board payments to producers are set in relation to world market values. As of August 1, the beginning of the new crop year, our initial payment for a tonne of barley dropped to \$60 per tonne. This price is based as a terminal position of either Thunder Bay or Vancouver. The producer delivering to a country elevator must pay to place his grain in that position, in the country elevator. The average cost of doing this for a tonne of barley is about \$16, which leaves the producer with a take-home cheque of \$44 per tonne or 96¢ per bushel. He pays the cost to the terminal position of either Thunder Bay or Vancouver.

Once the grain is in Thunder Bay it costs an additional \$28 per tonne, if we talk about making it available on board the vessel, to move it to a customer's vessel in the St. Lawrence. Therefore, if you add this to the \$16 charged in the country, handling and transportation costs total about \$44 per tonne, or as much as the producer is receiving as initial payment. Storage, interest, and marketing costs add another \$8 or so to this. There is a possibility that the producer may receive more in a final payment after year-end, but under current circumstances in the market this is not something upon which the producer can depend.

The Canadian Wheat Board is at any time obliged to sell grain in the most efficient and economical way. The current relationship between costs and returns only serves to emphasize this. One way of reducing costs is to use the west coast as much as possible. Grain moving through this route avoids the double handling involved with grain moving east. The savings are considerable. Not including country handling and rail costs, which are of course part of moving grain in either direction, the cost of loading wheat through Vancouver or Prince Rupert is only \$5.23 per tonne compared to \$23.49 through the seaway.

Therefore, wherever possible we have no choice but to use the west coast. I do want to emphasize that the cost advantage is by no means the sole reason for the increase in shipments through the west coast. Most of the customers that take delivery through this route are Pacific Rim countries, which have greatly increased their grain imports in the last several years. It is entirely logical that countries like Japan, China, Korea, or Indonesia should buy grain from the west coast. The nature of these countries' buying patterns also accounts for some of the greater consistency in shipments from the west coast. Smaller countries, geographically speaking, which produce a limited amount of their own requirements, and which have limited grain storage capacity, are more likely to require imports consistently through the year.

## [Translation]

Comme vous le savez sans doute déjà, les paiements versés aux producteurs par la Commission canadienne du blé sont établis en fonction des prix du marché mondial. À compter du 1<sup>er</sup> août, soit le début de la nouvelle campagne agricole, notre paiement initial pour une tonne d'orge a baissé à 60\$ la tonne. Ce prix est fonction du terminal auquel le grain est destiné, soit Thunder Bay, soit Vancouver. Le producteur qui livre son grain à un élévateur situé quelque part dans la campagne environnante doit payer pour avoir le droit d'y entreposer son grain. Cela coûte en moyenne 16\$ pour une tonne d'orge, ce qui laisse au producteur 44\$ la tonne ou 96¢ le boisseau. C'est lui qui paie ce que cela coûte de transporter le grain soit à Thunder Bay soit à Vancouver.

Une fois le grain arrivé à Thunder Bay, il en coûte 28\$ la tonne en plus, s'il s'agit de le mettre à bord d'un navire de clients dans le Saint-Laurent. Par conséquent, si vous ajoutez cela aux 16\$ exigés pour l'emplacement dans le silo, les frais de manutention et de transport s'élèvent à environ 44\$ la tonne, soit à peu près le montant que le producteur reçoit à titre de paiement initial. Il faut encore y ajouter, par dessus le marché, des frais d'entrepose, d'intérêt et de commercialisation de l'ordre de 8\$. Il est toujours possible que le producteur reçoive davantage à la fin de l'année lors du paiement final, mais dans les circonstances qui prévalent sur le marché actuel, le producteur ne peut pas compter là-dessus.

La Commission canadienne du blé est, en tout temps, tenue de vendre ses céréales de la façon la plus efficace et la plus rentable. Le rapport actuel coût-rendement ne fait que souligner cela davantage. Une façon de réduire nos coûts, c'est de recourir le plus possible à la côte Ouest. Le grain qui est acheminé vers l'Ouest ne subit pas la double manutention qui s'impose lorsque le grain est expédié vers l'Est. Les économies sont considérables. Si l'on ne tient pas compte des frais de manutention à la campagne et du coût du transport ferroviaire, qui sont une composante, que le grain aille dans un sens ou dans l'autre, il n'en coûte que 5.23\$ la tonne pour charger du blé à partir de Vancouver ou de Prince Rupert par opposition à 23.49\$ la tonne si l'on utilise la Voie maritime du Saint-Laurent.

Par conséquent, chaque fois que cela est possible, nous n'avons d'autre choix que d'envoyer le blé sur la côte Ouest. Je tiens cependant à souligner que l'avantage sur le plan des coûts n'est pas la seule raison pour laquelle il y a eu une augmentation des livraisons acheminées vers la côte Ouest. En effet, la plupart de nos clients qui chargent leurs bateaux dans les ports de l'Ouest viennent de pays du Pacifique et ceux-ci ont beaucoup augmenté leurs importations de grain au cours des dernières années. Il est tout à fait logique que des pays comme le Japon, la Chine, la Corée ou l'Indonésie achètent leur grain à la côte Ouest. D'autre part, les habitudes commerciales de ces pays sont telles que ceux-ci préfèrent se ravitailler à partir de la côte Ouest. Les plus petits pays—et je ne parle ici que de la grandeur de leur territoire—qui ne sont pas en mesure de satisfaire l'ensemble de leurs besoins mais qui n'ont que des capacités d'entreposage de céréales limitées,

[Texte]

On the other hand, customers buying from the St. Lawrence tend to be northern hemisphere countries, which grow much of their own grain and which have much the same harvest schedule as we do in Canada. Accordingly, they often hold back on purchases early in the year while they are taking care of storage of their own crop and assessing what their import needs will be for the next few months. This is why St. Lawrence shipments are often slow in August and September. These are periods when the eastern system proves useful, as it does have some buffer capacity to store grain when demand is slow.

In short, cost is not the only reason for the level of shipments through the west coast. However, you should be aware that the costs of moving through the seaway are so high that it is still economical to encourage customers, who would normally buy from the east, to bring their vessels to the west coast. They do not always want to do this, but the additional cost for the customer is usually less than the cost of moving through the seaway.

I think I have made enough points to initiate discussion with your committee. In all export dealings, the seller, whether it is the Canadian Wheat Board or the private trade, will attempt to maximize net returns, and, in our case, net returns back to the producer in the Prairies. This is the combination of the export price and the marketing costs and transportation charges that result in the highest net returns from an export sale.

• 1555

Before concluding, I would like to make one final point. While the Wheat Board is a sales agency and perhaps the biggest single user of the country's transportation system, it does not determine national transportation policy. In the discussion of this issue there have been suggestions that existing legislation or the nature of the railway rate-setting policies do not treat the eastern system fairly. We are not in a position to comment on this. However, we would be glad to provide information that will assist you and others who do have a responsibility for national transportation policy. Thank you for inviting us to appear today.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Jarvis. Mr. Horner.

[Traduction]

préféreront importer régulièrement tout au long de l'année.

D'un autre côté, les clients qui viennent acheter leur marchandise dans le Saint-Laurent sont surtout des pays de l'hémisphère nord qui produisent une part importante du grain dont ils ont besoin et dont les périodes de récolte correspondent d'assez près à celles que nous avons au Canada. C'est pourquoi ils ne se précipitent pas pour faire des achats en début d'année. Ils préfèrent s'occuper de l'entreposage de leurs propres récoltes pour pouvoir ensuite évaluer quels seront leurs besoins en matière d'importation pour les mois qui suivent. C'est pourquoi il y a moins d'expéditions vers le Saint-Laurent en août et en septembre. C'est d'ailleurs là une période pendant laquelle le système de l'Est est très utile, étant donné qu'il offre une capacité d'entreposage intéressante qu'il est utile d'avoir lorsque la demande est faible.

En résumé, donc, le coût n'est pas la seule raison pour laquelle les expéditions à destination de la côte Ouest sont ce qu'elles sont. Cependant, je dois vous dire que les coûts correspondant à l'utilisation de la Voie maritime du Saint-Laurent sont si élevés qu'il est toujours plus intéressant d'encourager des clients qui, normalement, s'approvisionneraient à partir de l'Est, à amener leurs bateaux sur la côte Ouest. Ils ne sont pas toujours d'accord, mais le coût supplémentaire que cela suppose pour le client est en général inférieur à ce que cela leur coûterait si la marchandise était acheminée par la Voie maritime du Saint-Laurent.

Je pense en avoir dit assez pour qu'on ait de quoi discuter. Dans toute transaction d'exportation, le vendeur, qu'il s'agisse de la Commission canadienne du blé ou d'intérêts privés, essaiera toujours de maximiser son gain net et, dans notre cas, ce qui nous intéresse c'est le gain net qui reviendra aux producteurs des Prairies. Ce qu'il nous faut choisir c'est la formule «prix à l'exportation moins frais de commercialisation et de transport» qui offre le gain net le plus élevé.

Avant de terminer, je voudrais dire une dernière chose. Même si la Commission canadienne du blé est un organisme de vente et peut-être le plus gros utilisateur du réseau de transport du pays, ce n'est pas elle qui fixe la politique nationale des transports. Dans le débat sur cette question, certains ont laissé entendre que la loi actuelle ou la tarification ferroviaire actuelle sont injustes pour la voie de l'Est. Nous ne sommes pas en mesure de nous prononcer là-dessus. Cependant, nous serons heureux de fournir les renseignements nécessaires aux membres du Comité et à ceux qui sont chargés d'élaborer cette politique. Je vous remercie enfin de nous avoir invités aujourd'hui.

**Le vice-président:** Merci beaucoup, monsieur Jarvis. Monsieur Horner.

[Text]

**Mr. J. Horner:** Mr. Chairman, I will not bother reading the brief. All members have a copy of it and can read it at their disposal.

The GTA has a number of functions it performs. First of all, of course, is the distribution of some 19,000 cars, some owned by the producer, some leased, some owned by the provincial government, and most of them owned by the federal government. They are distributed to the board and the non-board users. Then they are divided up between the railways, CN and CP.

We also have a three-month estimate of the grain to be moved to the various ports. We perform this duty to facilitate the trade and after a thorough consultation with the Wheat Board as to what they will need at the various ports.

We have a planning division, in a sense looking at the efficiency of the transportation system on the Prairies in an attempt to improve it without reducing, of course, its capacity. We then have a duty to perform in publishing the estimate of the grain to be moved for the coming year. The CTC then take that figure and calculate the freight rate.

I am sure I have overlooked some of the duties GTA performs, but that briefly gives the committee an outline of some of our functions. We do not determine the customer or where the grain goes. That is the job of the Wheat Board.

**Mr. Angus:** Mr. Jarvis, Mr. Horner, welcome to our committee. As I mentioned to you privately before the meeting started, we had an excellent discussion this morning with the trade and transportation group, along with DMA and MTC, over their report. Some of the questions we will have today will probably come out of that report and the discussions we had.

Let me start with you, Mr. Jarvis. I want to thank you for the brief. I really like it when an agency says so many positive things about Thunder Bay and the Great Lakes and the St. Lawrence Seaway Authority. And I appreciate your frankness about the costing and its impact.

If we are able as a Parliament to bring the cost to the Wheat Board and therefore the cost to the producer for shipments from the Prairies through Thunder Bay and the Great Lakes and the St. Lawrence Seaway down to a point where it is less than the cost to go westward, will you then be changing your marketing strategies to market the eastward movement, or to develop additional markets that can be served by the eastern movement, as you are currently doing for the Pacific Rim? Is there a direct relationship in the policies of the board that would suggest that would occur?

[Translation]

**M. J. Horner:** Monsieur le président, je ne prendrai pas la peine de lire le mémoire. Tous les députés en ont un exemplaire et ils pourront le lire quand cela leur conviendra.

L'OTG joue plusieurs rôles. D'abord, il assure la répartition de quelque 19,000 wagons, dont certains sont loués et dont le reste appartient ou bien aux producteurs, ou bien au gouvernement provincial ou enfin, pour la plupart d'entre eux, au gouvernement fédéral. Nous les affectons aussi bien à ceux qui recourent aux services de la Commission qu'aux autres. Les deux compagnies de chemin de fer, CN et CP, se les répartissent entre eux.

Nous calculons aussi les quantités de céréales qui devront être transportées jusqu'aux différents ports. Cette estimation trimestrielle sert à faciliter les échanges. Après avoir consulté la Commission canadienne du blé, nous pouvons mieux déterminer ce que seront les besoins dans les divers ports.

Notre section de la planification se penche sur l'efficacité du réseau de transport dans les Prairies dans le but de lui apporter des améliorations sans évidemment réduire sa capacité. Nous publions aussi l'estimation des quantités de céréales à transporter dans l'année qui vient. C'est à partir de ce chiffre que la CCT calcule le tarif-marchandises.

J'ai sûrement dû oublier quelques-unes de nos activités, mais en voilà au moins un aperçu. Ce n'est pas nous qui choisissons les clients ou la destination des céréales. C'est la Commission qui s'en charge.

**M. Angus:** Monsieur Jarvis, monsieur Horner, je vous souhaite la bienvenue ici. Comme je vous l'ai dit avant la séance, nous avons eu une excellente discussion ce matin avec le *Trade and Transportation Group* ainsi qu'avec la DMA et les représentants du MTC, au sujet du rapport. Certaines de nos questions aujourd'hui s'inspireront probablement de ce rapport et de nos discussions.

Laissez-moi commencer par vous, monsieur Jarvis. Je tiens à vous remercier de votre mémoire. Ça me plaît beaucoup quand un organisme a tant de choses bienveillantes à dire à propos de Thunder Bay, des Grands lacs et de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent. Je vous remercie aussi d'avoir été direct en ce qui concerne l'évaluation des coûts et ses conséquences.

Si le Parlement réussit à faire baisser ce qu'il en coûte à la Commission et donc aux producteurs pour transporter les céréales des Prairies en passant par Thunder Bay, les Grands lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent à un niveau inférieur à ce qu'il en coûte pour les transporter sur l'axe occidental, allez-vous changer votre stratégie de mise en marché pour favoriser l'axe oriental ou créer des marchés supplémentaires qui seraient desservis à partir de la côte Est, comme c'est le cas actuellement pour les pays du bassin du Pacifique? Est-ce que ça pourrait se produire?

[Texte]

[Traduction]

• 1600

**Mr. Jarvis:** I am pleased at the thought of such a marked reduction in costs to the eastern system, and I do not want to discourage you for a moment from pursuit of that possibility.

In very large measure our market development efforts are world-wide. We are shipping to about 60 countries each year, sometimes more. We are after every market that is available to us to the extent that we have supplies of grain available, and the matter of freighting position is a secondary consideration.

Another way of putting it would be that the growth of markets that are being serviced through the west coast is to a very large extent a development that is taking place in the world and has nothing to do with our geography in this country. The Pacific Rim countries are becoming much larger importers of grain, and we, partly as a reflection of increased capacity available to us off the west coast, have been able to pursue more vigorously countries like Indonesia, Malaysia, Singapore, that corner of the world, which had been to a large extent served from Australia. It is true that we have gone after those markets more vigorously in recent times, in part as a reflection of our increased capacity available to us off the west coast. But we would be trying to find a way to deal with those markets through the St. Lawrence if we did not have the capacity off the west coast.

So I would like to respond positively to an element of what you say, because we certainly pursue markets vigorously off the west coast, but we are not really passing any market so it is only a matter of a marginal degree.

**Mr. Angus:** According to what we were looking at this morning, you had an office in London—

**Mr. Jarvis:** Yes.

**Mr. Angus:** —which was closed in July 1986; you still have an office in Tokyo, along with the Montreal and Vancouver offices. I recognize, in fairness, that it is a volume-related thing as well; but in terms of a signal, not having a London office to me suggests that the Wheat Board is less aggressive in that geographic area. I am not really thinking of Europe, but down that whole sector of the continent, down into Africa and what have you. It is much easier to market from a London office than from Montreal. Would you agree with me that there is that kind of signal out there and it does suggest a lack of aggressiveness?

**Mr. Jarvis:** No, I would disagree indeed. I never associate it in that manner at all. We had an office at one time in Rotterdam and we had an office in Brussels at one time; we had an office in London for 50 years. These offices have been terminated; we have shifted our locations of that kind depending on a particular market circumstance at a particular time. A very important factor in that sector at present is the ease of communication—there are much better communication systems now than we had a few years ago—and I suppose the ease of travel in itself.

**M. Jarvis:** L'idée de faire baisser sensiblement les coûts dans l'axe oriental me séduit beaucoup, et je vous encourage dans cette voie.

Nous cherchons à créer des débouchés partout dans le monde. Nos expéditions se rendent dans une soixantaine de pays chaque année, parfois plus. Tant que nous avons nos céréales à vendre, nous cherchons à trouver un débouché et le mode de transport à choisir est pour vous une question secondaire.

La croissance des marchés desservis par la côte Ouest tient pour beaucoup à l'évolution de la situation dans le monde et n'a rien à voir avec la géographie du Canada. Les pays du bassin du Pacifique importent de plus en plus de céréales et parce que les capacités sont plus grandes sur la côte Ouest, nous avons pu privilégier les pays comme l'Indonésie, la Malaisie, Singapour, naguère clients de l'Australie. Il est vrai que nous prospectons ces marchés plus vigoureusement aujourd'hui, précisément parce que la capacité est plus grande sur la côte Ouest. Mais nous essaierions de répondre à la demande par la Voie maritime du Saint-Laurent si la capacité n'était pas là sur la côte Ouest.

Il est vrai que nous prospectons vigoureusement les marchés desservis par la côte Ouest, mais nous n'en négligeons aucun.

**M. Angus:** D'après ce que nous avons entendu ce matin, vous avez un bureau à Londres. . .

**M. Jarvis:** Oui.

**M. Angus:** . . . qui a fermé ses portes en juillet 1986. Vous avez toujours un bureau à Tokyo, un autre à Montréal et ainsi qu'un autre à Vancouver. En toute justice, je reconnais que cela est lié au volume; n'empêche, le fait que vous n'ayez pas de bureau à Londres semble vouloir dire que la Commission est moins dynamique dans cette région du monde. Je ne pense pas vraiment à l'Europe, mais à tout le continent, jusqu'en Afrique. Il est beaucoup plus facile de trouver des marchés à partir de Londres que de Montréal. Est-ce que cela ne dénote pas un manque de dynamisme?

**M. Jarvis:** Non, pas du tout. À une certaine époque, nous avons eu des bureaux à Rotterdam et à Bruxelles; nous avons eu un bureau à Londres pendant 50 ans. Ces bureaux ont fermé leurs portes par suite de l'évolution de la conjoncture. Ce qui a surtout joué, c'est l'amélioration des communications ces dernières années et des moyens de transport.

[Text]

The London office was not a selling office as such. It was a customer relations office; it was a market intelligence office—and perhaps the latter most importantly, an ear to the ground in that part of the world. We now find that we have alternative means of keeping completely up to date with daily activity in Europe and other areas which that office was staying on top of for us. So we just found that we could do it at much less cost. Overseas offices are terribly costly, and we found that we could do it much more efficiently by arranging some specific contacts there who service on a daily basis and people we can contact at our initiative to get the information we require.

So I do not want you to read anything into the London office as lack of interest in the European market or that area. Quite the contrary: we are working through people in Rotterdam and Amsterdam, as well as in the U.K., continuing to maximize sales into that area. Granted, the market has declined a great deal due to the European economic policy, the common agricultural policy. It has declined a great deal for third country suppliers, but we are certainly very aggressive in getting any action we can there.

• 1605

**Mr. Angus:** Staying in that general area of interest, the press reports from the last few days have talked about the Soviet crop, the potential for them to reduce their external needs both in the short and long term. Can you give us an update from the point of view of the Wheat Board as to the ramifications of that, particularly for the eastern system?

**Mr. Jarvis:** Do you mean in the U.S.S.R particularly?

**Mr. Angus:** The whole Soviet bloc.

**Mr. Jarvis:** Some countries in the Soviet bloc are very successful grain producers. The U.S.S.R. itself produces a lot of grain. The super Minister of Agriculture in our offices two or three months ago was very frank in saying their objective is to be self-sufficient, particularly in wheat and preferably in all grains. That is their stated objective—and from a resource base, I expect they could achieve that. So we sit nervously looking at the future in that regard, because they have been a very important customer. We do have a five-year agreement with them at the present time, which gives us comfort for that period.

We will see changes in different parts of the world from time to time. People tend to be very pessimistic at times about developments in China, developments in India, development in other countries, but the fact of the matter is there is a whole range of countries which are making some progress and increasing their level of income, their standard of living, and trade is generally

[Translation]

Le bureau de Londres ne s'occupait pas vraiment des ventes; il s'occupait des relations avec les clients et était nos antennes là-bas, si vous voulez. Nous avons maintenant à notre disposition d'autres moyens de nous tenir au courant de l'actualité en Europe et ailleurs pour beaucoup moins cher. Cela coûte très cher d'avoir des bureaux à l'étranger et nous avons trouvé plus efficace de maintenir là-bas des agents que nous pouvons contacter chaque jour pour savoir de quoi il retourne.

Le fait que nous n'avons plus de bureau à Londres ne signifie aucunement que nous nous désintéressons du marché européen. C'est tout le contraire. Nous faisons affaire avec des gens à Rotterdam et à Amsterdam, ainsi qu'au Royaume-Uni, pour maximiser nos ventes dans cette région. Il est vrai que le marché a beaucoup baissé en raison de la politique économique européenne et de la politique agricole commune. Le marché a beaucoup baissé pour les fournisseurs qui n'appartiennent pas à la communauté, mais nous ne ménageons aucun effort pour conserver notre part du gâteau.

**M. Angus:** Restons toujours dans le sujet; la presse de ces derniers jours a parlé de la récolte soviétique, et de la possibilité pour ce pays, à court et long terme, de réduire sa dépendance à l'égard de l'étranger pour ses approvisionnements. Pourriez-vous nous dire ce que du point de vue de la Commission canadienne du blé cela signifierait, et notamment pour l'ensemble des pays de l'Est?

**Mr. Jarvis:** Voulez-vous parler de l'URSS?

**M. Angus:** Je parle de tout le bloc soviétique.

**M. Jarvis:** Effectivement certains pays de ce bloc sont d'excellents producteurs de céréales. L'URSS elle-même en produit également de grandes quantités. Lorsque le super ministre de l'Agriculture s'est entretenu avec nous dans nos bureaux il y a deux ou trois mois, il nous a dit très franchement que leur objectif était effectivement de pouvoir couvrir leurs besoins, notamment en blé mais si possible également en céréales de façon générale. Voilà donc leur objectif déclaré. . . et d'un strict point de vue de production, je pense que l'objectif peut être atteint. Nous sommes donc un petit peu inquiets quant à l'avenir, étant donné l'importance de ce client. Nous sommes pour le moment couverts par un accord quinquennal grâce auquel nous pouvons encore être sûrs de nos ventes pendant quelques années.

Nous allons par ailleurs certainement assisté à une évolution de la situation de par le monde. De façon générale l'on a trop tendance à faire preuve de pessimisme lorsqu'il est question de la Chine, de l'Inde, et de certains autres pays; mais en fait il y a toute une série de pays qui progressent, dont le revenu augmente, qui relèvent leur niveau de vie, et de façon générale les

[Texte]

increasing. As the situation improves in China for the Chinese people, their level of necessities, if you like, and certainly of desires will increase. They are improving their diet. In contrast to some forecasts, we see that as a growing market. So we expect to see shifts in which countries are buying, but we expect to see a continual and steady growth in the grain market.

**Mr. Angus:** In the report we looked at, on one particular page—I will just read you the quote:

In particular, since the Canadian Wheat Board does not pay the government's share of the cost of railway transportation under the WGTA tariff, the directional comparisons wherein westbound exports appear less costly than eastbound exports can be misleading.

Actually, I would like both Mr. Jarvis and Mr. Horner to respond to this. Instead of the WGTA paying the subsidy to the railroads, what would be the ramifications of that subsidy being paid to the Canadian Wheat Board?

**Mr. Jarvis:** I think this is Mr. Horner's question, but—

**Mr. Angus:** Not the producer.

**Mr. Jarvis:** —let me correct you. It is not the Canadian Wheat Board that pays the freight; it is the farmer who pays it. He pays it when he delivers his grain to the elevators. It is deducted from the initial price he receives for his grain.

**Mr. Angus:** But the report suggests that because the Canadian Wheat Board does not see the full cost, all you see is the producers component in your paperwork, that if there was that total package as part of your look-see when you are choosing routing, and recognizing that your mandate is to get the lowest possible transportation costs for your producer while at the same time getting the highest selling price—although God knows that has been difficult—the suggestion here, and I do not necessarily agree with it, is that if you were the one who got the subsidy and you were the one who had to send a cheque to the producer and a cheque to the railroad, that would change how the board looked at the routing, where it is not a geographical destination factor.

**Mr. Jarvis:** Without trying to understand that suggestion completely, let me say it is completely accurate to say we are dealing with what is charged, not what the

[Traduction]

échanges augmentent également. Au fur et à mesure que la situation s'améliore en Chine, pour l'ensemble du peuple chinois, celui-ci a de plus en plus besoin de certains produits de première nécessité, si vous voulez, mais également de façon générale de produits de consommation. Leur régime alimentaire s'améliore également, et contrairement à certaines prévisions, nous y trouverons à notre avis des débouchés de plus en plus importants. Ce ne seront donc plus les mêmes pays qui seront nos clients, mais de façon générale nous nous attendons à ce que nos ventes augmentent de façon régulière et sûre.

**M. Angus:** Dans le rapport qui nous a été communiqué, j'ai pu lire ceci:

Comme la Commission canadienne du blé ne paie pas la part du coût de transport par chemin de fer pris en charge par le gouvernement conformément à la Loi sur les transports du grain de l'Ouest, l'on risque d'être induit en erreur par le fait que les exportations qui empruntent la voie de l'Ouest puissent paraître, dans les études qui sont faites, plus avantageuses que celles qui passent par l'Est.

Je voudrais que M. Jarvis et M. Horner nous disent ce qu'ils en pensent. Au lieu de l'on verse, aux termes de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, cette subvention aux compagnies de chemin de fer, que se passerait-il si elle était versée à la Commission canadienne du blé?

**M. Jarvis:** Je pense que c'est une question qui concerne M. Horner, mais...

**M. Angus:** Et non pas aux producteurs.

**M. Jarvis:** ... permettez-moi ici de rectifier. Ce n'est pas la Commission canadienne du blé qui paie le prix du transport; ce sont les agriculteurs. Ils s'en acquittent lorsqu'ils apportent leurs céréales aux silos. Le coût du transport est déduit du prix versé à l'agriculteur pour ses céréales.

**M. Angus:** Mais d'après ce que laisse entendre le rapport, la Commission canadienne du blé ne comptabilise pas le coût total de l'opération, et ce que vous inscrivez dans vos statistiques sont des chiffres qui concernent uniquement le côté agriculteur de l'opération, alors que si l'on vous versait cette subvention, quand vous choisissez l'itinéraire, et puisque votre travail consiste à réduire au maximum les coûts de transport, pour que le producteur puisse obtenir le prix le plus élevé possible pour ses céréales, et cela n'a pas toujours été sans difficulté—ce que le rapport laisse entendre, même si je ne suis pas absolument et automatiquement d'accord, c'est que si l'on vous versait cette subvention, et que vous soyez alors responsables de ce qui est versé aux producteurs d'un côté et aux chemins de fer de l'autre, la Commission considérerait peut-être d'un point de vue différent la question de l'itinéraire, compte tenu évidemment des impératifs de destination.

**M. Jarvis:** Sans vouloir essayer d'entrer dans le détail de cet argument, permettez-moi de dire d'abord qu'il est tout à fait vrai de prétendre que nous n'avons affaire qu'à

## [Text]

costs are. If a facility is costing the treasury some money, that is not our concern as a commercial marketing agency. It is what it costs us, the producer, to ship the product. The suggestion of our receiving that \$20-odd dollars a tonne and distributing it, one would have to look at how we received it and how we were committed to distributing it. But it might well influence our thinking in terms of what the actual costs of a particular direction it was.

• 1610

**Mr. J. Horner:** It would be a decision that would have to be made by government. I would think the railways would have to get the money in order to move the grain. If you take a mid-prairie point, basically the cost is relatively the same both ways. I do not really think it would change at all the direction of the movement of the grain.

**Mr. Angus:** What about those points away from the centre? There are those who are suggesting that because of the way the WGTA is applied that there is a higher level of subsidy on the western movement versus the eastern, partially because the marine part is not included—that it distorts the direction, that it is not a neutral.

**Mr. J. Horner:** The railway freight rates are calculated on a distance-related basis. If you are suggesting that if it was paid to the Wheat Board and then the Wheat Board would allocate it on a cost-related basis, there could be some changes, yes. But as long as it remains based on a distance-related basis, I do not see. . . The railways would still put in the same bill, and they would put the bill into the Wheat Board, if not the government.

**The Vice-Chairman:** I am not sure if I followed all those answers, but I will wait for further questioning. I question, Mr. Angus, the fact. If it were, and I say that as an easterner, if you are talking about the payment being made to the Wheat Board, then perhaps we are going to create another wing of another bureaucracy that perhaps could be more difficult. I do not know.

**Mr. Reid:** May I direct a question to Mr. Jarvis? Since the Canadian Wheat Board is charged with, as you point out in your first paragraph, selling the grain of about 140,000 prairie farmers, what do you mean by specific contacts or select contacts around the world to sell that grain, instead of having offices promoting and marketing our main product to keep the wheat basket of the Prairies going?

## [Translation]

la question du prix exigé pour la marchandise, et non pas à la question du coût de l'ensemble de l'opération. En qualité d'organisme de commercialisation, nous ne nous sentons pas immédiatement concernés par ce que peuvent coûter certaines opérations au Trésor public. Ce qui nous intéresse, c'est ce que coûte à l'agriculteur l'expédition de son produit. Si l'on propose que nous touchions les quelque 20\$ par tonne qui sont prévus, et que nous les reversions, il faudrait effectivement discuter de la façon dont cela serait réglé, et comment nous aurions à reverser ces subventions. Effectivement, cela pourrait influencer les choix d'itinéraires que nous pourrions faire, dans telle ou telle direction, en fonction du coût.

**M. J. Horner:** Ce serait au gouvernement évidemment de prendre la décision. Mais de toute façon, il faudra bien payer les compagnies de chemin de fer pour qu'elles transportent les céréales. A partir des Prairies, cela coûte à peu près la même chose quelle que soit la direction choisie. Je ne pense pas que cela change grand-chose au prix du transport.

**M. Angus:** Et que se passe-t-il dès que l'on s'éloigne du centre du pays? D'après certains, la façon dont la Loi sur le transport du grain de l'Ouest est appliquée fait que le transport vers l'Ouest est plus subventionné que celui à destination de l'Est, notamment parce que le transport par voie d'eau n'est pas inclus. . . Cela a des effets pervers sur les choix en matière de transport, et la loi n'est pas neutre.

**M. J. Horner:** Le prix du transport par chemin de fer est calculé en fonction de la distance. Effectivement, si l'on payait d'abord la Commission canadienne du blé qui reverserait ensuite cette subvention en fonction du coût total de l'opération, il pourrait y avoir des modifications dans les choix qui sont faits. Mais tant que le prix est calculé en fonction de la distance couverte, je ne vois pas. . . La facture des chemins de fer resterait la même, mais celle-ci serait tout simplement alors envoyée à la Commission.

**Le vice-président:** Je ne suis pas sûr de bien suivre vos raisonnements, mais attendons les autres questions. J'ai, quant à moi, monsieur Angus, quelques doutes. Bien que je sois de l'Est, lorsque vous évoquez la possibilité de verser d'abord ces subventions à la Commission, je crains que nous ne contribuions alors à créer une autre entité administrative qui risque de rendre les choses encore plus difficiles. Je me pose vraiment la question.

**M. Reid:** Est-ce que je peux poser une question à M. Jarvis? Puisque la Commission canadienne du blé a pour mission, comme vous le faites remarquer dans votre premier paragraphe, de vendre les céréales d'environ 140,000 agriculteurs des Prairies, qu'entendez-vous par contacts sélectifs ou spéciaux, dans le monde entier, aux lieux et places de bureaux de représentation chargés de promouvoir et commercialiser notre première production, avec pour objectif le maintien en vie de ce grenier à céréales que sont nos Prairies?

[Texte]

**Mr. Jarvis:** We are in absolute daily and hourly contact in many respects with customers all around the world.

**Mr. Reid:** I want you to be more specific than that, Mr. Jarvis, because this is too important to us. What kind of a marketing agency have you available to you?

**Mr. Jarvis:** Perhaps I can tell you how we sell. We sell in two manners. We negotiate directly with customers, and these are primarily government-created buying agencies around the world. More than half our customers do have such agencies. Generally they want to buy directly from the Canadian Wheat Board, so we will have salesmen in their offices, or we will have teletype or telephone communication. We will have regular physical contact back and forth and very regular teletype and other contact with those customers, selling directly to them. About 80% of our sales are made that way.

About 20% of our sales are made through what we call accredited exporters. Any of the credible multinational grain companies you could think of, plus the Canadian grain companies who are in the export business, are what we call accredited exporters. They have an accreditation with us. We will give them supplies to sell overnight, or they will buy from us to resell. About 20% of our business is done that way. They are the ones who are participating in tenders, or the other customer contact, primarily for that 20%. We as a board will also maintain close contact with many of those customers from a customer relations point of view, but the export agent will do that 20% of the business.

• 1615

**Mr. Reid:** By and large, Mr. Jarvis, would your customers not be a country? Would you, the Canadian Wheat Board, not be dealing with a state?

**Mr. Jarvis:** As I have indicated, something over half our customers are that way.

**Mr. Reid:** Is there anything unusual about grain? Would they not like to have an office in their community so you could be close at hand to discuss the problems that exist in a market of this size and nature?

**Mr. Jarvis:** With respect, that is not really the nature of the grain business. We have discussed, for example, with our largest customers, would you like us to have an office here, would you like us to have someone resident here, would you like us to have someone visiting you every two weeks or whatever? And we do visit them very frequently. But no, they say they can get in touch with us at a

[Traduction]

**M. Jarvis:** Nous avons effectivement quotidiennement, et même d'heure en heure, des échanges et des contacts divers avec nos clients du monde entier.

**M. Reid:** J'aimerais que vous soyez plus précis, monsieur Jarvis, étant donné l'importance de la question pour nous tous. Décrivez un petit peu cet organisme de commercialisation que vous avez à votre disposition.

**M. Jarvis:** Peut-être pourrais-je vous expliquer comment nous vendons. Nous avons deux façons de procéder. D'une part, nous pouvons négocier directement avec les clients, et ce sont essentiellement des organismes étatiques chargés de l'achat, comme il en existe un peu partout dans le monde. La plupart de nos clients disposent de tels services. De façon générale, ils veulent acheter directement auprès de la Commission canadienne du blé, et nous enverrons nos représentants dans leurs bureaux, ou nous communiquerons par télex ou téléphone. Nous avons des contacts régulièrement, de personne à personne, dans les deux sens, ainsi que des échanges fréquents par télex et autres moyens, et cela pour des ventes directes. Quatre-vingt p. 100 de nos ventes se font de cette façon.

Pour les 20 p. 100 restant, nous passons par l'intermédiaire de ce que nous appelons des exportateurs accrédités. Le terme recouvre toutes les grandes sociétés de vente de grains auxquelles vous pouvez penser, les multinationales et les compagnies canadiennes qui exportent. Nous leur délivrons une accréditation, et il peut arriver que nous leur demandions d'effectuer une vente en l'espace de 24 heures, il peut également leur arriver de nous acheter la marchandise pour ensuite la revendre. Cela représente à peu près 20 p. 100 de notre volume d'affaires. Il arrive aussi que ces sociétés participent à des appels d'offres, ou qu'elles soient notre intermédiaire auprès du client. Tout cela concerne ces 20 p. 100 dont je parlais. Cela n'empêche pas la Commission d'entretenir des contacts étroits avec certains des clients, qui ne s'en adresseront pas moins pour l'opération à cet agent d'exportation.

**M. Reid:** De manière générale, monsieur Jarvis, vos clients, ce sont des pays? La Commission canadienne du blé ne traite-t-elle pas plutôt avec des États?

**M. Jarvis:** Comme je l'ai dit, cela est vrai pour plus de la moitié de notre clientèle.

**M. Reid:** La situation est-elle tellement différente dans le domaine des céréales? Vos clients n'aimeraient-ils pas qu'il y ait un bureau dans leurs localités de manière à pouvoir discuter rapidement des problèmes qui surviennent dans un marché de cette nature et de cette importance?

**M. Jarvis:** Non, ce n'est pas vraiment au caractère particulier du domaine des céréales que cela tient. Nous avons demandé, par exemple, à nos clients les plus importants, s'ils souhaitaient que nous ayons un bureau sur place ou que l'un de nos représentants leur rende visite de temps à autre. Et nous le faisons d'ailleurs fréquemment, soit dit en passant. Mais non, ils nous ont

[Text]

moment's notice, and we are regularly in touch with them.

**Mr. Reid:** So basically you are telling us you are selling the grain of Canada as aggressively as you can.

**Mr. Jarvis:** Yes.

**Mr. Reid:** You do not know a better system.

**Mr. Jarvis:** No, I do not. If I might put it the other way, the problem with an officer overseas is that there is absolutely no way he can be current. That market is changing in minutes. At our sales desk we have a group of fellows and gals who are in ready verbal communication, who are on top of the market minute by minute. There is no way you can keep an overseas office so informed. So at best an overseas office is going to deal with you on an hourly basis with prices and that kind of thing. So no, we find it more effective to operate directly from Winnipeg and our other Canadian offices.

I want to suggest to you that we are very aggressive. We have been successful in keeping our bins empty even in a very difficult market, and only one other exporter can point to that. I think Canada has a tremendous record of movement of grain in this market.

**Mr. Reid:** But is it not so, Mr. Jarvis, that our market is fairly steady, meaning our traditional customers stay with us?

**Mr. Jarvis:** Yes.

**Mr. Reid:** So there is not this changing back and forth, or minute-by-minute change of market. We have a traditional market we have to serve, and we have to look for additional... over and above that traditional market.

**Mr. Jarvis:** It is true the number of countries we sell to and the customers we serve will vary from year to year, depending on the size of the crop we have. I suppose two-thirds of our business is to long-standing customers, who are buying from others, and we have to be competitive and aggressive and serve them well. But because of the Canadian system, not just the Wheat Board, but the quality-control system we have through the Canadian Grain Commission, the dependable transport system we have, the performance we have on contract... all those things contribute to Canada's good name in the market. So we have very dependable customers; but they would walk away from us tomorrow if our quality suffered or we did not serve them well. So we have to continue to be sharp with any one of them.

**Mr. Reid:** We want to continue to do so. On page 2 of your submission you point out in the leading paragraphs

[Translation]

répondu qu'ils pouvaient communiquer avec nous en un rien de temps, et nous aussi, de notre côté, nous communiquons régulièrement avec eux.

**Mr. Reid:** Donc, vous nous dites que vous faites tout ce qu'il est humainement possible de faire pour vendre les céréales du Canada.

**Mr. Jarvis:** Oui.

**Mr. Reid:** Vous ne connaissez pas de meilleur système.

**Mr. Jarvis:** Non, je n'en connais pas. Si je peux expliquer un peu, la difficulté, avec un agent en poste outre-mer, c'est qu'il est absolument impossible qu'il soit au courant de tout à la minute près. Le marché évolue de minute en minute. A notre bureau de vente, nous avons un groupe d'employés qui sont constamment en communication et qui savent toujours, à la minute près, où en est le marché. Il serait absolument impossible qu'un bureau outre-mer soit aussi bien au courant de la situation. Au mieux, un bureau outre-mer pourrait être au courant de ce qui se passe d'heure en heure, mais pas de minute en minute. C'est pourquoi nous croyons qu'il est plus efficace de tout gérer directement de Winnipeg et de nos autres bureaux au Canada.

Je tiens à vous dire que nous faisons vraiment de notre mieux. Nous avons pu vider régulièrement nos silos malgré un marché très difficile, ce dont un seul autre exportateur que nous peut se vanter. Je pense que le Canada tire drôlement bien son épingle du jeu dans ce marché.

**Mr. Reid:** Mais n'est-il pas vrai, monsieur Jarvis, que notre marché est plutôt stable, en ce sens que nos clients nous sont fidèles?

**Mr. Jarvis:** Oui.

**Mr. Reid:** Les variations de minute en minute sont donc très limitées. Nous avons un marché traditionnel que nous devons desservir, et nous devons constamment chercher à dénicher de nouveaux clients.

**Mr. Jarvis:** Le nombre de pays et de clients que nous desservons fluctue d'année en année, selon l'importance de la récolte. Environ les deux tiers de nos clients nous sont fidèles depuis longtemps, mais ils achètent aussi des céréales d'autres pays; nous devons donc être concurrentiels et bien les servir. Mais notre système, au Canada, pas seulement la Commission du blé, mais aussi le système de contrôle de la qualité que nous appliquons par l'entremise de la Commission canadienne des grains, le système de transport fiable que nous avons, la façon dont nous respectons nos contrats... tous ces éléments contribuent à la réputation enviable du Canada dans le marché. Nous avons donc en effet des clients qui nous sont très fidèles, mais des clients fidèles qui nous laisseraient tomber demain matin s'il fallait que la qualité de nos produits ou de notre service diminuent. Nous devons donc être continuellement très prudents avec chacun d'entre eux.

**Mr. Reid:** Et c'est sûrement ce que nous voulons tous. A la deuxième page de votre mémoire, vous soulignez, dans

## [Texte]

that movement through the St. Lawrence Seaway was and is steadily increasing except during the last two years and 1983-84, and that decrease was mainly by reason of poor crops in western Canada. How does that rationalize with a decrease in volume through the Thunder Bay-St. Lawrence system and then an increase in shipments to the west coast? Was that because of market, because of poor crops or poor quality? How do you rationalize a decrease in Thunder Bay and an increase in the west coast?

**Mr. Jarvis:** Over the last three years it has been roughly \$10 million, and in the most recent year \$13 million, figures you perhaps do not have in front of you. I am talking about the Canadian Wheat Board crop-year basis. This last year was higher than the two previous years.

**Mr. Reid:** That includes Thunder Bay?

**Mr. Jarvis:** Yes. And as we indicate, we expect it to be higher this year, on a calendar-year basis, as well. But all that is happening—I want to be very candid with you—is that shipments to the eastern system are being roughly maintained while the growth is largely off the west coast. That is a fact of life. We are maximizing the movement through the west coast because of the \$20-odd a tonne I have indicated. Yes, we are limited by which customers will go to the west coast. But we have been successful through the pattern of development of markets that has taken place, and customers who are prepared to come to the west coast, such that we have been able to use basically the full capacity available to us on the west coast. So the growth has been out on the west coast.

• 1620

**Mr. Reid:** As the marketing agency of our grain, are you interested or does your agency concern itself with the cost factors in the selling of that grain?

**Mr. Jarvis:** Absolutely. The net return to the producer is something we feel very strongly about.

**Mr. Reid:** Was not the bigger volume of grain sold through the St. Lawrence system for many years prior to the recent two or three years? I think that is an established fact, is it not?

**Mr. Jarvis:** Again, within the limits of the capacity available to us, yes.

**Mr. Reid:** But the bulk was sold through the St. Lawrence Seaway. We have had other witnesses tell us, and some just prior to your attendance here this afternoon, that rail rates have been distorted so that now there is a much greater aggressive movement to the west

## [Traduction]

les premiers paragraphes, que le transport par la Voie maritime du Saint-Laurent avait augmenté, et continuait aujourd'hui d'augmenter régulièrement, sauf au cours des deux dernières années et en 1983-1984, et que c'était principalement les mauvaises récoltes dans l'ouest du Canada qui avaient contribué à cette diminution. Comment se fait-il qu'il y ait eu une diminution à Thunder Bay et sur la Voie maritime du Saint-Laurent, et en même temps, une augmentation des chargements à destination de la côte Ouest? Est-ce le marché qui a occasionné cela, de mauvaises récoltes ou une mauvaise qualité? Comment pouvez-vous expliquer qu'il y ait eu diminution à Thunder Bay et augmentation sur la côte Ouest?

**Mr. Jarvis:** Au cours des trois dernières années, les expéditions ont été de l'ordre de dix millions de dollars, et l'année dernière de treize millions de dollars. Ce sont des chiffres que vous n'avez peut-être pas. Je parle ici des expéditions calculées à partir de la formule de la saison agricole de la Commission canadienne du blé. La dernière année a été meilleure que les deux années antérieures.

**Mr. Reid:** Cela comprend les chargements qui sont passés par Thunder Bay?

**Mr. Jarvis:** Oui. Et comme nous l'avons indiqué, nous nous attendons à ce que ce soit encore davantage cette année, et ce, selon l'année civile aussi. Mais tout cela s'explique—pour être franc avec vous—de par le fait que l'on favorise la côte Ouest. C'est la réalité. Et cela s'explique par les quelque 20 dollars la tonne que cela coûte, comme nous l'avons déjà indiqué. Oui, nous sommes limités par les clients qui préfèrent la côte Ouest. Mais nos activités de commercialisation ont bien réussi, et les clients qui étaient disposés à utiliser la côte Ouest pour l'acheminement de leurs céréales nous ont permis d'utiliser toutes nos ressources sur la côte Ouest. La croissance a donc été du côté de la côte Ouest.

**Mr. Reid:** En tant qu'organisme chargé de la commercialisation de nos céréales, vous intéressez-vous de près ou de loin aux éléments de coût qu'implique la vente de ces céréales?

**Mr. Jarvis:** Absolument. Le rendement net du producteur est un élément qui nous tient beaucoup à cœur.

**Mr. Reid:** À l'exception des deux ou trois dernières années, n'est-ce pas par la Voie maritime du Saint-Laurent qu'étaient acheminés la plupart des chargements de céréales? C'est un fait reconnu, n'est-ce pas?

**Mr. Jarvis:** Je répète que, dans les limites de notre capacité, oui.

**Mr. Reid:** Mais la plupart des chargements passaient par la Voie maritime du Saint-Laurent. D'autres témoins nous ont dit, et en fait, cet après-midi même, un peu avant vous, que les tarifs ferroviaires favorisaient maintenant, beaucoup plus qu'auparavant, le transport vers l'Ouest.

[Text]

than previously. Is this because of the new change in the Western Grain Transportation Act? Why the change now from that of two years ago?

**Mr. Jarvis:** It is my feeling that the new National Transportation Act has not affected the relativity of rail rates. That pattern has not changed. But clearly the big reason why one has to maximize shipments to the west coast is the extra cost of putting grain through the eastern system. We are dealing with the actual costs that we must pay. If the rail rate structure has something inherently wrong with it—and I do not know whether it does or not—that is not reflected in the charges we receive and so we would not take that into account.

**Mr. Reid:** Mr. Jarvis, have you had an opportunity to look at the report commissioned by the province of Ontario, the Dominion Marine Association? It was prepared by The Trade and Transportation Group and published in May 1987. It emphasizes clearly in that report a distortion in the rail rates, east and west.

**Mr. Jarvis:** We have certainly seen the report. As I indicated, we are not really in a position to comment on the validity if it is talking about the rail rate structure.

**Mr. Reid:** I think you have commented on it though, Mr. Jarvis. You have said that you do not think there is that distortion, if I recall correctly.

**Mr. Jarvis:** I said I do not know whether there is such a distortion.

**Mr. Reid:** And in your capacity as the marketing agency, you have not verified these facts and figures.

**Mr. Jarvis:** We have talked to the people who have some notions about it and we have heard figures of \$2 to \$6 a tonne. That is a suggestion of distortion in the rates; in other words, the west coast rate should be \$2 higher or should be \$6 higher than the similar distance to Thunder Bay. But we have people who are much closer to those questions than we are at present.

**The Vice-Chairman:** Perhaps, Mr. Reid, Mr. Horner would like to add a comment to it.

**Mr. J. Horner:** If Mr. Reid would like me to comment—

**Mr. Reid:** I wanted to deal with the Canadian Wheat Board and then come back to Mr. Horner later.

**The Vice-Chairman:** All right. Please continue, Mr. Reid.

**Mr. Reid:** I do not know how to phrase this next question, Mr. Jarvis, but in your capacity as chairman of the Canadian Wheat Board, do you review this system, the process? The same survey that I referred to a moment ago

[Translation]

Est-ce à cause des modifications qu'a apportées la Loi sur le transport des céréales de l'Ouest? Pourquoi la situation a-t-elle tellement changé par rapport à il y a deux ans?

**M. Jarvis:** J'ai l'impression que la nouvelle Loi nationale sur les transports n'a pas eu tellement d'influence sur les tarifs ferroviaires. Ce système n'a pas changé. Mais il est évident que la principale raison pour laquelle un expéditeur doit favoriser la côte Ouest est le coût additionnel qu'implique le transport par l'Est. Mais c'est bel et bien des coûts réels que nous devons assumer qu'il s'agit. Si la tarification ferroviaire est injuste... et je ne pourrais pas me prononcer là-dessus... cela ne se reflète pas dans les droits que nous percevons et nous n'en tenons pas compte.

**M. Reid:** Monsieur Jarvis, avez-vous eu l'occasion d'examiner le rapport qu'a commandé la province de l'Ontario à la *Dominion Marine Association* et qui a été préparé par *The Trade and Transportation Group* et publié en mai 1987? On insiste clairement dans ce rapport sur le fait qu'il y a un écart dans les tarifs ferroviaires, entre l'Est et l'Ouest.

**M. Jarvis:** Oui, nous avons examiné ce rapport. Comme je l'ai dit, nous ne sommes pas dans une position qui nous permet de faire des commentaires sur la validité de ce que l'on peut y dire au sujet de la tarification ferroviaire.

**M. Reid:** Mais c'est pourtant ce que vous avez fait, monsieur Jarvis. Vous avez dit que vous n'aviez pas l'impression qu'il y avait un écart, si je me souviens bien.

**M. Jarvis:** J'ai dit que je ne sais pas s'il y a un écart.

**M. Reid:** Et en votre qualité d'organisme de commercialisation, vous n'avez pas vérifié l'exactitude de ces faits et de ces chiffres.

**M. Jarvis:** Nous en avons discuté avec des gens qui s'y connaissent un peu en la matière et nous avons entendu des chiffres comme 2\$ à 6\$ la tonne. Cela laisse supposer un écart dans les tarifs; autrement dit, il en coûterait de 2\$ à 6\$ de plus pour expédier une tonne de céréales par l'Ouest plutôt que par Thunder Bay. Mais il y a des gens qui suivent cela de beaucoup plus près que nous à l'heure actuelle.

**Le vice-président:** M. Horner pourrait peut-être vouloir ajouter quelque chose à cela.

**M. J. Horner:** Si M. Reid voulait me permettre de faire quelques observations à ce sujet...

**M. Reid:** Avant, je voulais discuter avec les représentants de la Commission canadienne du blé, et revenir ensuite à M. Horner.

**Le vice-président:** Très bien. Veuillez poursuivre, monsieur Reid.

**M. Reid:** Je ne sais pas trop comment formuler cette question, monsieur Jarvis, mais, en tant que président de la Commission canadienne du blé, apportez-vous parfois quelques corrections au système, au processus? Dans la

## [Texte]

did indicate that there was too much paper work, meaning perhaps too many steps in the process of selling grain, meaning the system might be modernized, improved upon. I was wondering whether you had made an assessment of the process in the marketing of our grain so as to streamline it in comparison with the technology you referred to in the marketing so we can sell grain at the lowest possible cost in a competitive manner. Have you made studies on this recently?

• 1625

**Mr. Jarvis:** This is something we watch very closely in our own aspect of the operation on a regular basis. We are constantly watchful of the costs and ways of reducing the costs of our own operation through the technology now available for communication, for office records, all those kinds of things.

The one thing we observed in this paper is that there are 11 different charges in moving grain forward through the eastern system. I do not attribute that to paper, perhaps, as much as a fact of the system. We encourage you to look at any way possible to diminish those steps and to reduce those costs, but I do not think it will be easily done because a lot of different parties are involved in running that system. Certainly in terms of the cost of our own operation and in our dealing with our customers, we are very regularly looking at ways to make our communication and our services to them more effective.

**Mr. Reid:** Having looked at that system, are you prepared to make any recommendation for change yet, or after further study?

**Mr. Jarvis:** Well, we have some views. We have taken steps ourselves to work very closely with the lake freight industry to see that we have the necessary capacity there. Those people have done a very good job of investing in that system, and we have paid them something of a higher freight rate through a period to help them do that. That period is coming to an end and we will see, as that same report indicates, some reflection of that in the lake freight costs which are incurred.

We have looked with our customers at the possibility, for example, of transferring grain directly from the laker to salty. That has been done on one or two occasions. It is not something that is readily done with a commodity such as wheat or barley, because our customers are accustomed to getting a guaranteed weight certificate as well as quality certificate on every cargo they buy from us, so a customer would have to agree to waive some of these things.

We have looked at many of these aspects of how we might avoid some of these steps. We have had a feeling at times that some of the charges levied at some of the facilities are higher than they need to be, but other competent agencies are supposed to be supervising that.

**Mr. Reid:** We have had the complaint about the necessity of three inspections from the time of delivery to

## [Traduction]

même étude, que je mentionnais tout à l'heure, on disait qu'il y avait trop de paperasse, en ce sens, peut-être, qu'il y avait trop d'étapes dans le processus de vente des céréales, qu'il faudrait peut-être moderniser, améliorer le système. Avez-vous évalué l'activité de commercialisation de nos céréales afin de la rationaliser grâce aux nouvelles techniques dont vous avez parlé, de manière que nous puissions être aussi concurrentiels que possible dans la vente de nos céréales? Avez-vous fait des études là-dessus dernièrement?

**Mr. Jarvis:** C'est quelque chose que nous surveillons de très près, oui. Nous suivons constamment les coûts et nous sommes continuellement à la recherche de moyens de réduire les coûts de nos activités à l'aide des nouvelles techniques de communication, de tenue de dossiers, et le reste.

Nous avons constaté qu'il y a onze droits différents à acquitter pour acheminer des céréales par la Voie maritime du Saint-Laurent. Ce n'est peut-être pas autant à la paperasserie que cela tient comme à la réalité du système. Nous vous encourageons fortement à proposer des moyens de réduire le nombre de ces étapes et de diminuer ces coûts, mais je ne crois pas que ce sera facile en raison du grand nombre d'intervenants dans ce système. Pour ce qui est du coût de nos opérations et des services que nous offrons à nos clients, je peux vous assurer que nous cherchons continuellement à rendre nos communications et nos services plus efficaces.

**Mr. Reid:** Puisque vous avez examiné ce système, avez-vous des recommandations à formuler ou faut-il encore que vous approfondissiez votre étude?

**Mr. Jarvis:** Nous avons déjà quelques idées. Nous avons déjà entrepris de travailler de beaucoup plus près avec des transporteurs des Grands lacs afin d'avoir tout ce qu'il faut là-bas. Ces gens ont beaucoup investi dans ce système, et nous avons consenti à leur payer un tarif de transport plus élevé pendant un certain temps afin de les aider. Cette entente doit justement bientôt prendre fin et, comme on le dit dans ce même rapport, cela se reflétera dans les coûts du transport sur les Grands lacs.

Avec nos clients, par exemple, nous avons examiné la possibilité de transférer directement des céréales du cargo hors-mer au transocéanique. Nous l'avons déjà fait à une ou deux reprises. Ce n'est pas une pratique qui peut rapidement s'appliquer à un produit comme le blé ou l'orge, parce que nos clients sont habitués à recevoir une attestation du poids et de la qualité de chaque chargement qu'ils achètent de nous. Un client devrait donc accepter de laisser tomber certaines de ces attestations.

Nous avons cherché des moyens d'éliminer certaines de ces étapes. Nous avons parfois eu l'impression que certains des droits perçus à certaines étapes sont plus élevés qu'ils devraient l'être, mais cela relève d'autres organismes que nous.

**Mr. Reid:** Certains témoins se sont plaints au sujet de la nécessité qu'il y ait trois inspections entre le moment où

[Text]

a terminal to the export port, and they wondered if something could be done about that. But they also wondered if the Canadian Wheat Board would not do something about cargo insurance: after having charged more than what they consider a reasonable charge for a tonne of grain, built up a reserve fund with not too many claims made against it, if there is that continuing necessity of this added cost to transporting grain to their customers.

**Mr. Jarvis:** I am glad you have raised that, because I would like to comment on it. The report you have had reference to was working on a basis of the information, I am sure, which is available to them, and I think they showed something like a 68¢-per-tonne cost for insurance. That is a nominal figure. It is not the current nominal figure. At present we have been using the figure of 40¢, but that too is an overstatement of our actual costs incurred in self-insurance.

At present we are paying about 9¢ a tonne for insurance we buy, and that is for catastrophe. If a laker sinks with our grain aboard, it covers the cargo; or if some other catastrophe ruins a cargo, that insurance would be triggered. The other aspect we want to have covered is the out-turn on the cargo, if there is a short weight or those kinds of things. That we self-insure, and shrinkage. The total cost is about 15¢.

In any case, we are reworking those numbers internally, but they are not an expenditure. We have been spending that 9¢ a tonne for the insurance we are buying, that is all we are spending. But we have had a fund, which, as you have indicated, is overstated within our own operation as to the costs of covering out-turn insurance and we are reducing that number. But it is more of a bookkeeping number than anything else, because it is not money that is turned over to anyone else for insurance.

• 1630

**The Vice-Chairman:** Mr. Reid, I am afraid you are seven minutes over. Mr. Angus has been very co-operative. We will go back and I am sure you want to get back, gentlemen. As we said earlier, everyone will be allowed to ask their questions. I see Mr. Taylor, Mr. Belsher, Mr. Robichaud and then we will go to the second round.

**Mr. Taylor (Bow River):** Thank you very much, Mr. Chairman. I would like to direct my questions to the Canadian Wheat Board and then on the next round direct them to the GTA.

Mr. Jarvis, first of all I would like to publicly say thank you for the prompt answers. I always get facts from you on problems bothering my constituents. They are not always what the constituent would like to hear but there

[Translation]

le chargement arrive à un terminal et son arrivée au port d'où il sera exporté. Ils voulaient savoir si on ne pourrait pas faire quelque chose à ce sujet. En même temps, ils se demandaient aussi si la Commission canadienne du blé ne pourrait pas faire quelque chose à propos des assurances sur les cargaisons de céréales: par exemple, percevoir un droit additionnel sur chaque tonne de céréales et constituer ainsi une réserve pour fins d'assurances, puisqu'il faudra toujours accepter ce coût additionnel comme une réalité du transport des céréales vers leurs clients.

**M. Jarvis:** Je suis heureux que vous souleviez cette question parce que j'aurais justement quelques observations à faire à ce sujet. Pour rédiger le rapport en question, on s'est fondé sur les renseignements qui étaient disponibles, et je crois qu'on a dit que le prix pour assurer une cargaison de céréales était de 68¢ la tonne. Ce chiffre est erroné. À l'heure actuelle, nous utilisons le chiffre de 40¢ la tonne, mais c'est exagéré par rapport au coût réel.

À l'heure actuelle, l'assurance que nous achetons nous coûte environ 9¢ la tonne de céréales, et cela couvre les coûts de véritables catastrophes. Si un navire transportant nos céréales coule, la cargaison est assurée; ou s'il survient une quelconque catastrophe, nous serons dédommages. Ce que nous voulons nous-même assurer, ce sont des choses comme la diminution du volume, par exemple. Le coût total des assurances est d'environ 15¢ la tonne.

Quoi qu'il en soit, nous reprenons ces calculs à l'interne, mais ce ne seront pas des dépenses. Nous avons effectivement sorti les 9¢ la tonne pour fins d'assurances, mais ce n'est pas une dépense. Nous avons en effet un fonds, comme vous l'avez indiqué, qui est surévalué par rapport au coût réel de l'assurance interne, et nous réduisons ce chiffre. En fait, c'est davantage une valeur comptable que quoi que ce soit d'autre, parce que ce n'est pas de l'argent que nous donnons à quelqu'un d'autre pour assurer nos céréales.

**Le vice-président:** Monsieur Reid, le temps dont vous disposiez est déjà écoulé depuis sept minutes. M. Angus a été très gentil. Vous aurez encore l'occasion d'intervenir, tout comme vous, messieurs. Comme je l'ai dit plus tôt, tous auront l'occasion de poser leurs questions. Je passerai tout d'abord la parole à M. Taylor, puis ce sera M. Belsher puis M. Robichaud, et nous entreprendrons ensuite le second tour de table.

**M. Taylor (Bow River):** Merci beaucoup, monsieur le président. Je voudrais tout d'abord poser mes questions aux représentants de la Commission canadienne du blé, puis, au second tour de table, je m'adresserai à ceux de la OTG.

Monsieur Jarvis, je voudrais tout d'abord vous remercier publiquement de la célérité avec laquelle vous répondez aux questions que je vous adresse. J'obtiens toujours de vous des explications satisfaisantes au sujet des

*[Texte]*

is always a logical explanation for what is being done and I certainly appreciate that.

I would like to deal with three or four areas and have the information. In regard to the selling agency, have we lost any markets in this last year or so for wheat or barley?

**Mr. Jarvis:** Overall I would certainly have to say no because this last year our exports reached a new record high. So overall performance in the market has been very good, even though the price is not what we would like it to be.

**Mr. Taylor (Bow River):** Yes, that is good to hear. What country would you say we sell most of our wheat to in the long term?

**Mr. Jarvis:** Over recent years the U.S.S.R. has been our largest customer.

**Mr. Taylor (Bow River):** What about Japan or China?

**Mr. Jarvis:** Our second-largest customer—again I am referring to wheat—has been China, then Japan and Brazil are running next.

**Mr. Taylor (Bow River):** Some years ago, and maybe still every year, the boats at the Vancouver port sometimes line up and charges are made. First of all, are those charges made to the Wheat Board, and is that considered an expense of the wheat growers?

**Mr. Jarvis:** It depends on the contract and the charter party and when the vessel arrives. Sometimes vessels come in early because they happen to be in the area and they arrive early. If they arrive before the contract is due, they cannot charge us. The clock starts when we are committed to deliver the grain.

Yes, we do pay some demurrage and we could get specific figures for you. It has been relatively small numbers in recent times since our transportation system has been working much better. We like to see some vessels waiting because then we are assured as soon as a vessel goes off berth with a load there is another one to come in. Each contract provides for some waiting time, so you can have some vessels waiting without incurring any cost through demurrage. But if you have excessive delays, yes, then that costs us.

**Mr. Taylor (Bow River):** Do the demurrage charges go higher or just vary with every year according to many different conditions?

**Mr. Jarvis:** It varies from year to year. As I say, it has been smaller the last three or four years than it was in some earlier years.

**Mr. Taylor (Bow River):** And the total demurrage that you pay, is that then deducted from the total of all wheat growers in the west?

*[Traduction]*

problèmes qui inquiètent mes électeurs. Ce n'est pas toujours ce qu'ils voudraient entendre, mais il y a toujours une explication logique à tous les gestes posés, et je vous en remercie.

Il y a trois ou quatre sujets que je voudrais aborder avec vous. Avons-nous perdu des clients, l'année dernière, pour notre blé ou notre orge.

**M. Jarvis:** Dans l'ensemble, je dirais que non, puisque l'année dernière, nos exportations ont atteint un nouveau record. Les résultats ont donc été excellents, malgré que le prix ne soit pas ce que nous voudrions qu'il soit.

**M. Taylor (Bow River):** Oui, je suis heureux d'entendre cela. A quel pays vendons-nous le plus de blé?

**M. Jarvis:** Dans les dernières années, notre plus important client a été l'URSS.

**M. Taylor (Bow River):** Et le Japon? Et la Chine?

**M. Jarvis:** La Chine vient au deuxième rang—toujours pour le blé—et le Japon et le Brésil suivent ensuite.

**M. Taylor (Bow River):** Il y a quelques années de cela, et peut-être encore chaque année, les navires faisaient la queue au port de Vancouver, et des droits étaient perçus. Premièrement, la Commission canadienne du blé payait-elle aussi ces droits, et ces droits sont-ils considérés comme une dépense pour les producteurs de blé?

**M. Jarvis:** Tout dépend du contrat et du transporteur, et du moment où le navire arrive. Parfois, les navires arrivent tôt lorsqu'ils sont dans les environs. S'ils arrivent avant la date prévue au contrat, ils ne peuvent pas nous faire payer. Le temps commence à compter à partir du moment où nous devons livrer les céréales.

Oui, nous payons des frais de surestaries, et nous pourrions vous fournir des chiffres précis là-dessus. Nous n'en avons payé que très peu dernièrement étant donné que notre système de transport fonctionne beaucoup mieux. Nous sommes heureux de voir ainsi quelques navires qui attendent parce que nous pouvons compter que dès qu'un navire est au quai de chargement, un autre le remplace. Chaque contrat prévoit un certain temps d'attente. Il peut donc y avoir quelques navires qui attendent ainsi sans que cela n'entraîne de frais de surestaries. Mais quand les retards sont trop importants, c'est une tout autre affaire, nous devons payer.

**M. Taylor (Bow River):** Les frais de surestaries varient-ils chaque année selon les conditions du moment?

**M. Jarvis:** Oui, chaque année. Ils ont été plus modestes au cours des trois ou quatre dernières années, comparativement aux années antérieures à cela.

**M. Taylor (Bow River):** Et ces frais que vous payez sont-ils ensuite déduits des revenus de l'ensemble des producteurs de blé de l'Ouest?

[Text]

**Mr. Jarvis:** That is quite correct. If it is a wheat cargo it would come out of our wheat pool account which reflects on returns to producers. If it was a barley cargo it would come out of our barley pool account similarly.

**Mr. Taylor (Bow River):** Do you consider this a logical charge against the grain grower? He has no control over that whatsoever.

**Mr. Jarvis:** That is quite right and we would love to be able to pass it on to the customer, but in a competitive world market where people are selling at their port positions there is limited capability to recover whatever your costs may be. You have to compete at a price; sometimes it is a good price, sometimes it is a poor price.

**Mr. Taylor (Bow River):** Yes. My next question is—and I hope it is a fair one—in setting out the costs or the markets or anything like that, do you receive directions from the government, or are you free to make the decisions pretty well on your own?

• 1635

**Mr. Jarvis:** We make the decisions completely on our own except for the odd very exceptional case over the years. For example, when there was an agreement to limit exports to the U.S.S.R. a few years ago—and I hate to remind people of that—Canada went along with other exporters and there was an Order in Council passed, which is the instrument the government can use to limit our operation in a particular respect, setting a maximum of what we could sell to them in a given year. That, of course, we respected in that case. That is one of the rare occasions over the years when the government has in any sense indicated to whom we could sell and to whom we could not sell.

**Mr. Taylor (Bow River):** I would like to get some information how you account in certain things. For instance, on the charges for those who ship to Churchill, are they added to the total charges of those shipped to Thunder Bay, Prince Rupert, and Vancouver?

**Mr. Jarvis:** No. I am interested in what you mean by charges. The producer pays the rail freight rate—

**Mr. Taylor (Bow River):** Yes, the expenses.

**Mr. Jarvis:** —to whatever port. And it happens the rail freight, depending on where the grain is sourced, is about the same to Churchill as to Thunder Bay as to Vancouver from a central point in the Prairies, so there is no distinction made in that regard. The costs of loading from in-store in the port to the vessel is a little higher at Churchill, not much, than Thunder Bay and Vancouver. In that circumstance it depends—if we have sold in-store, then the customer absorbs that higher cost.

**Mr. Taylor (Bow River):** The answer I am trying to find is whether or not the grain grower in western Alberta

[Translation]

**M. Jarvis:** Oui. Dans le cas du blé, les surestaries sont prélevées à même le compte réservé au blé, ce qui se reflète dans les paiements aux producteurs. Pour l'orge, c'est le même principe qui s'applique.

**M. Taylor (Bow River):** Pensez-vous que c'est juste pour les producteurs de céréales? Ils n'ont aucun contrôle à cet égard.

**M. Jarvis:** Vous avez tout à fait raison, et nous voudrions bien pouvoir refiler ces frais aux clients, mais dans un marché aussi concurrentiel que celui-là, où l'on vend des marchandises à partir d'un port, les possibilités de récupérer de tels frais sont limitées. La concurrence passe par le prix du produit; il est parfois bon, et parfois, il ne l'est pas.

**M. Taylor (Bow River):** Oui. Ma question suivante—et j'espère qu'elle est juste—dans l'établissement des coûts, recevez-vous des instructions quelconques de la part du gouvernement ou les décisions à cet égard vous appartiennent-elles, de manière générale?

**M. Jarvis:** Nous avons toujours pris nos décisions nous-mêmes, sauf dans certains cas tout à fait exceptionnels. Par exemple, lorsqu'il a été décidé, il y a quelques années, de limiter les exportations vers l'URSS, et c'est une décision dont je n'aime pas parler, le Canada a suivi le mouvement avec d'autres pays exportateurs et a fait adopter un décret en conseil pour limiter nos activités dans ce domaine précis, fixant un plafond à nos exportations annuelles vers ce pays. Bien sûr, dans ce cas-là, nous avons respecté la décision. C'est l'une des rares occasions où le gouvernement est intervenu pour nous demander de ne pas vendre à tel ou tel pays.

**M. Taylor (Bow River):** J'aimerais avoir quelques précisions sur la façon dont vous comptabilisez certaines choses. Par exemple, les frais que vous facturez sur les marchandises expédiées à Churchill s'ajoutent-ils aux frais totaux facturés sur les marchandises expédiées à Thunder Bay, à Prince Rupert et à Vancouver?

**M. Jarvis:** Non. Par contre, j'aimerais bien savoir ce que vous entendez par «frais». Le producteur paie le transport ferroviaire de ses marchandises. . .

**M. Taylor (Bow River):** Oui, je veux parler des dépenses.

**M. Jarvis:** . . . jusqu'au port de destination. Or, quelle que soit l'origine de ces céréales, n'importe où dans les Prairies, le coût de leur transport par chemin de fer est à peu près le même jusqu'à Churchill, Thunder Bay ou Vancouver. Il n'y a donc pas de différence à ce chapitre. Les frais de chargement de l'entrepôt portuaire jusqu'au bateau sont à peine plus élevés à Churchill qu'à Thunder Bay ou Vancouver. Tout dépend des circonstances, et si notre prix de vente s'applique jusqu'à l'entrepôt, c'est le client qui absorbe ce coût supplémentaire.

**M. Taylor (Bow River):** En fait, je cherche à déterminer si le producteur céréalier de l'ouest de

**[Texte]**

is charged with some of the excess cost that goes to taking grain to Churchill. This morning, my understanding of some of the answers was it was much more expensive to ship grain from say my own constituency of Bow River to Churchill than it would be to ship it to Vancouver. Now, if a grain grower in my riding ships to Churchill, there would be extra charges, or would there be the same charge?

**Mr. Jarvis:** Let me make two points. I am told—and again we are not the experts on this—there are some extra costs of maintaining the Churchill line which are built into the rail rate which is distributed among all producers. That is a technical question and I would not pretend to be expert on it. We pay the rate, or the farmer pays the rate that is set in the government legislation. But yes, if we take your grain to Thunder Bay, or to Churchill, we will have to pay what we call a cross-haul charge. In other words, it is an extra railway charge going beyond the middle of the prairie. We will have to pay an extra railway charge, and that comes out of the final payment. That comes out of the total of the pool account for the appropriate grain. Similarly, if we ship eastern Saskatchewan grain to the west coast, which may be a more common occurrence, particularly during the wintertime, that extra cost from mid-Saskatchewan over and above that would be paid out of the pool account.

**Mr. Taylor (Bow River):** So the extra costs are paid by all the grain shippers.

**Mr. Jarvis:** That is right, if we take grain to a port beyond the territory of that port—if I can put it that way—from the point of view of the freight rate structure.

**Mr. Angus:** Mr. Jarvis, I wonder if you could provide the committee with a breakdown of all the charges from the farm gate to tidewater, in terms of who pays for it. Which item is paid for by the producer, which one is the shipper's responsibility, which one is paid out of the pool?—any of the variables. If you could provide us with that, that would be a great help to us.

**Mr. Jarvis:** We could certainly try to give you any information that would be helpful to you. I do not have it with me today, but for our farmers we have a monthly newsletter, and we publish every two or three years the costs from the country elevator through to export position. You would find that very helpful in terms of looking at the question you have before you today. We could see to it that you get copies of that article; and if you require further information, we would be glad to provide it to you.

**Mr. Taylor (Bow River):** Particularly considering for all the costs from the farm to the elevator.

**Mr. Jarvis:** Not in our sales decisions, no. We have to have an interest in that subject in terms of the farmer's

**[Traduction]**

l'Alberta doit assumer une partie des coûts supplémentaires qu'exige l'acheminement de ses céréales à Churchill. Ce matin, j'ai conclu des réponses des témoins qu'il revenait beaucoup plus cher d'expédier des céréales de ma circonscription de Bow River jusqu'à Churchill que de Bow River jusqu'à Vancouver. Je voudrais donc en avoir le cœur net. Si un producteur de ma circonscription expédie ses céréales à Churchill, va-t-il payer des frais supplémentaires ou son coût sera-t-il le même?

**M. Jarvis:** J'ai deux remarques à faire. On m'a dit, mais nous sommes pas experts en la matière, que l'entretien de la voie ferrée jusqu'à Churchill entraînait des coût supplémentaires, lesquels sont absorbés par le tarif ferroviaire demandé à tous les producteurs. Il s'agit d'un détail assez technique, et je ne prétends pas être un expert en la matière. Nous payons, c'est-à-dire les agriculteurs, le tarif prescrit par la loi en vigueur. Mais il est vrai que si vous expédiez vos céréales à Thunder Bay ou à Churchill, vous aurez à payer ce que nous appelons un droit de transport croisé. Il s'agit d'un droit supplémentaire imposé à partir d'un point central, dans les Prairies. Ce droit supplémentaire émerge au compte global de la céréale en question. De même, si nous expédions des céréales de l'est de la Saskatchewan vers la Côte ouest, comme cela se produit plus souvent, surtout en hiver, le coût supplémentaire applicable à partir du milieu de la Saskatchewan sera payé à même le compte global.

**M. Taylor (Bow River):** Si je comprends bien, les coûts supplémentaires sont payés par tous les producteurs céréaliers.

**M. Jarvis:** C'est exact, par tous ceux qui acheminent leurs céréales vers un lieu situé au-delà du territoire du port en question, si je peux m'exprimer ainsi.

**M. Angus:** Monsieur Jarvis, pourriez-vous donner aux membres du Comité la ventilation de tous les frais qui s'appliquent entre l'exploitation agricole et le port d'exportation, et dire par qui ils sont payés? En d'autres termes, j'aimerais savoir quels frais sont payés par le producteur, par l'expéditeur, par le compte global. . . pouvez-vous nous donner tous ces chiffres?

**M. Jarvis:** Nous allons faire de notre mieux. Je ne les ai pas avec moi aujourd'hui, mais nous adressons tous les mois un bulletin à nos agriculteurs, dans lequel nous indiquons, tous les deux ou trois ans, les frais qui s'appliquent de l'éleveur local au port d'exportation. Je suis sûr que tous ces renseignements vous seront très utiles, compte tenu de la question dont vous êtes saisis aujourd'hui. Nous allons essayer de vous faire parvenir des exemplaires de cet article, et si vous avez besoin de plus amples renseignements, nous serons ravis de vous les communiquer.

**M. Taylor (Bow River):** Je veux surtout connaître chacun des coûts qui s'appliquent entre l'exploitation agricole et l'éleveur.

**M. Jarvis:** Cela n'entre pas en ligne de compte dans nos transactions de vente. Certes, cela nous intéresse dans la

[Text]

income, but that is a local decision as to where the farmer takes his grain.

[Translation]

mesure où cela influe sur le revenu de l'agriculteur, mais c'est le producteur qui choisit l'éleveur local où il fera entreposer ses céréales.

• 1640

**Mr. Taylor (Bow River):** Would it be right for me to say the total cost of shipping to Churchill, Thunder Bay, Prince Rupert, and Vancouver is then totalled and every farmer pays a fair share of that? You divide the number of farmers into that cost? What I am trying to get is, some farmers have said they think they are being charged too much of the transportation; they are paying costs for shipments that should have gone here or should have gone to the other place, by a shorter route. I would like to have an answer for that.

**Mr. Jarvis:** Each farmer has deducted from his grain price when he delivers it to the elevator the costs of putting that grain in the nearest port. On the west coast the rate is the same whether it be Prince Rupert or Vancouver. If he is in the Thunder Bay area, he will be deducted the Thunder Bay freight. That is what he pays.

For that marginal amount of grain that is moved from the territory, say, of Thunder Bay to Vancouver, Prince Rupert, or vice versa, there is an extra rail cost incurred, and all producers do share in that extra cost. But that is an essential element of the system in responding to customers wherever they may be and making maximum advantage of the port facilities available to us. By and large the producers pay the rate charged to put the grain in the closest port.

**Mr. Taylor (Bow River):** So if the board made a mistake—I am not suggesting you do—and set the line farther west than you should have—

**Mr. Jarvis:** We do not set the line. It is in the Western Grain Transportation Act that the rates are set.

**Mr. Taylor (Bow River):** Mr. Jarvis, we are always running into the difficulty that the eastern wheat growers do not come under the Canadian Wheat Board. Is this an advantage for the eastern wheat grower over the western wheat grower?

**Mr. Jarvis:** The eastern wheat grower, if he is in Ontario, of course comes under the Ontario Wheat Producers' Marketing Board, who market the grain into both domestic and export markets. Most of their grain goes to the domestic market.

I do not know what advantages or disadvantages. . . I can see if for example the Canadian Wheat Board were responsible for responding to producers in both areas, you would have the difficulties that geography would create, one very near to the market and others much further away. But I think it works reasonably as it is. There are

**M. Taylor (Bow River):** Dois-je en conclure que la totalité des frais de transport jusqu'à Churchill, Thunder Bay, Prince Rupert et Vancouver, est alors répartie également entre tous les agriculteurs? Si je vous pose cette question, c'est parce que plusieurs d'entre eux sont convaincus qu'ils paient trop, et qu'on aurait pu acheminer leurs céréales par un trajet plus court. Qu'avez-vous à répondre à cela?

**M. Jarvis:** Lorsqu'il livre ses céréales à l'éleveur, n'importe quel agriculteur a déjà déduit de son prix ce qu'il lui en coûte de les faire transporter jusqu'au port le plus proche. Sur la côte ouest, le tarif est le même que ce soit Prince Rupert ou Vancouver. S'il se trouve dans la région de Thunder Bay, on lui déduira le tarif marchandise correspondant. Voilà ce qu'il aura à payer.

En ce qui concerne maintenant les quantités marginales de céréales qui sont acheminées de Thunder Bay à Vancouver, Prince Rupert ou vice versa, le coût ferroviaire supplémentaire est réparti également entre tous les producteurs. C'est une composante essentielle du système, si l'on veut répondre aux besoins des clients, tout en profitant au maximum des installations portuaires qui sont à notre disposition. De façon générale, les producteurs paient le tarif applicable à l'acheminement de leurs céréales vers le port le plus proche.

**M. Taylor (Bow River):** Dans ce cas, si la commission fait une erreur—et c'est simplement une supposition—en traçant la ligne plus à l'ouest qu'il ne le faudrait. . .

**M. Jarvis:** Ce n'est pas nous qui déterminons cette ligne. C'est la Loi sur le transport du grain de l'Ouest qui fixe les tarifs.

**M. Taylor (Bow River):** Monsieur Jarvis, on en revient toujours au même problème, à savoir que les producteurs de blé de l'Est ne relèvent pas de la Commission canadienne du blé. Est-ce un avantage pour eux, par rapport aux producteurs de l'Ouest?

**M. Jarvis:** Le producteur ontarien relève, bien sûr, de l'Office de commercialisation des producteurs de blé de l'Ontario, lequel office est chargé de distribuer les céréales sur les marchés domestiques et étrangers. La majeure partie de leurs céréales sont destinées au marché intérieur.

Je ne sais pas si l'on peut parler d'avantages et de désavantages. . . Par contre, si la Commission canadienne du blé était responsable de l'Est aussi bien que de l'Ouest, il y aurait toute sorte de problèmes d'ordre géographique, certains producteurs étant proches des marchés et les autres beaucoup plus éloignés. A mon avis, le système

[Texte]

the two boards, each looking after the producers in its own area.

**Mr. Belsher:** I think my question should be going to Mr. Horner. In the report we looked at this morning—you have a copy of it, so you have likely studied it quite thoroughly—the insinuation or the implication I think is made that if all the true costs were put out and then put on top of the table, it would be more advantageous for far more grain to be flowing through the seaway system than what now is. I am just wondering whether your agency would affirm that conclusion they are trying to draw or not.

**Mr. J. Horner:** I think the report says no thorough study has really been made of that fact. Certainly we have not done a study of it. I would not care even to estimate it. The report here estimates the difference might be at least \$2. I would not deny \$2 one way or the other. But you have to understand, as Mr. Jarvis said, it is \$20 more going through the seaway, and the difference in the freight rate, if it is \$2, would not offset very much grain. You are talking about a very little volume, if it is only \$2.

**Mr. Belsher:** Mr. Jarvis, you made reference to 11 separate charges. Can you see much amalgamation that could take place if someone were able to bring all the pieces together, or are we really looking up the wrong tree for that?

• 1645

**Mr. Jarvis:** The main items are the elevation in and out of elevators, which is a function of that particular elevator, whether it be in Thunder Bay or in the lower river. Lake freight is the biggest item and that is a function in itself. The St. Lawrence Seaway now collects the tolls for both the seaway and the Welland Canal, so that is combined. Some of the transfer houses are in a position to combine some of the things like wharfage, superintendents, and various elements of that kind, which are individual charges on loading out of an elevator onto a seagoing vessel. But I do not have any particular suggestions for you as to how they might be combined to reduce the charges.

**Mr. Belsher:** I was glad to hear your answer to Mr. Taylor that all farmers who deliver grain to a given point are deducted the same amount for that whole catchment area.

**Mr. Jarvis:** It depends on distance.

**Mr. Belsher:** Right. But it is a set amount—

**Mr. Jarvis:** At a particular point.

**Mr. Belsher:**—whether his grain goes to Thunder Bay, to Churchill, or to the west coast. So it is an assumption

[Traduction]

actuel fonctionne assez bien. Il y a une commission et un office de commercialisation, chacun d'eux s'occupant des producteurs de sa propre région.

**M. Belsher:** J'aimerais poser ma question à M. Horner. Le rapport que nous avons examiné ce matin, et que vous avez certainement étudié de près puisque vous en avez un exemplaire, ce rapport, donc, laisse entendre que si tous les coûts réels étaient clairement exposés, on constaterait qu'il serait plus avantageux d'utiliser davantage la voie maritime pour le transport des céréales. J'aimerais savoir si votre organisme appuie cette conclusion tacite du rapport.

**M. J. Horner:** Le rapport signale qu'aucune étude approfondie de la question n'a vraiment été faite, et en tout cas, notre organisme n'en a pas fait. Par conséquent, je me garderai bien d'avancer quoi que ce soit. On parle, dans le rapport, d'une différence qui pourrait être d'au moins 2\$, mais je ne peux rien dire là-dessus, ni dans un sens ni dans un autre. Il ne faut cependant pas oublier, comme l'a dit M. Jarvis, que l'utilisation de la voie maritime coûte 20\$ de plus, et que si la différence entre les tarifs de marchandises est de 2\$, on est encore loin des 20\$. Si la différence n'est que de 2\$, les quantités de céréales acheminées par la voie maritime ne seront guère plus grandes.

**M. Belsher:** Monsieur Jarvis, vous avez parlé de 11 catégories de frais. Serait-il possible de consolider tout cela, ou bien est-ce un exercice vain?

**M. Jarvis:** Les frais principaux correspondent au chargement et au déchargement des élévateurs, et ils dépendent donc de l'élévateur utilisé, que ce soit à Thunder Bay ou en aval du fleuve. Les tarifs de transport des marchandises sur les Grands lacs sont les frais les plus élevés. Actuellement, la Voie maritime du Saint-Laurent perçoit les péages de la voie maritime et du canal Welland; donc, ces deux catégories de coûts sont désormais combinés. Certaines maisons de transit arrivent à combiner certains frais comme les droits de quai, les droits de surveillance, etc., qui doivent être payés par chaque expéditeur pour le déchargement des céréales d'un élévateur et leur chargement sur le bateau. Par contre, je ne vois pas comment la combinaison de tous ces frais permettrait de les réduire.

**M. Belsher:** Je suis content que vous ayez dit à M. Taylor que tous les agriculteurs qui livrent leurs céréales à un point donné paient les mêmes frais, quel que soit l'endroit choisi dans toute la zone de livraison.

**M. Jarvis:** Tout dépend de la distance.

**M. Belsher:** Bien sûr, mais c'est un coût fixe.

**M. Jarvis:** Dans un lieu donné.

**M. Belsher:** ... qu'il expédie ses céréales à Thunder Bay, à Churchill ou sur la côte ouest. Donc, on suppose

[Text]

that is out there, it is something that is spread out over the whole of the system, if you have had to reroute grain on either side of the median point, whatever that point is in Saskatchewan.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Belsher. Mr. Robichaud.

**Mr. Robichaud:** In your comments, Mr. Jarvis, you mentioned quite a few times that you aggressively sell Canadian wheat or Canadian grain, and you also mentioned that a while ago you had some offices overseas, but they have gradually been closed up. Does the Canadian Wheat Board have any offices outside of Canada?

**Mr. Jarvis:** Yes, in Tokyo.

**Mr. Robichaud:** You said that it was quite expensive to keep offices open in Europe and that you could readily communicate with them with the new communication links we have. Why could you not do the same with Tokyo? Or is this a new market?

**Mr. Jarvis:** That is a very good question. Japan is a well-established market for us, but we still think there is a favourable cost-benefit in keeping an office there. It requires a particular type of servicing. The Japanese food agency does the buying, there is a weekly tender; we must deal with their importing agents as well as the government food agency itself. To this point in time, at least, we have felt it is a benefit to have the office there.

Some of the Asian markets are rather unique, so we respond to them in whatever particular fashion may be appropriate. In the case of Japan, even though it is expensive, we still feel it is useful to have an office there.

**Mr. Robichaud:** What do you mean when you say that these markets are unique? Are they so different from the European or African markets?

**Mr. Jarvis:** Perhaps they are unique because they are growing markets. Most of the economies of Asia have been doing very well. If you look at the world scene, I think you can find a number of countries that have been doing above average in terms of economic development and the standard of living increase, which have resulted in a growing market in that area. Maybe unique is not the right word, but it is a matter of working closely with these people as their markets are expanding, as new products are being produced, as new developments are taking place in their countries.

**Mr. Robichaud:** Are you saying that there are greater chances of expanding our market in that direction than there would be in the other direction?

**Mr. Jarvis:** If we look at the last ten years as the barometer, yes. The growth in the market is more concentrated in Asia and in the Middle East. Europe, of

[Translation]

que ce coût est réparti entre tous, même s'il a fallu détourner des céréales dans un sens ou dans un autre à partir de la ligne médiane, quelle que soit cette ligne en Saskatchewan.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Belsher. Monsieur Robichaud.

**M. Robichaud:** Tout à l'heure, vous avez répété plusieurs fois, monsieur Jarvis, que vous faisiez preuve d'un grand dynamisme pour vendre du blé ou des céréales du Canada. Vous nous avez également indiqué qu'autrefois, vous aviez des bureaux à l'étranger mais que, peu à peu, vous aviez dû les fermer. La Commission canadienne du blé a-t-elle des bureaux à l'étranger?

**M. Jarvis:** Oui, à Tokyo.

**M. Robichaud:** Vous avez dit qu'il coûtait extrêmement cher d'avoir des bureaux en Europe et que vous pouviez de toute façon communiquer très facilement avec vos clients grâce aux nouveaux systèmes de communication que nous avons. Dans ce cas, pourquoi ne pas en faire autant avec Tokyo? A moins qu'il ne s'agisse d'un nouveau marché?

**M. Jarvis:** Votre question est tout à fait pertinente. Le Japon constitue un marché bien établi pour nous, mais nous pensons qu'il est encore dans notre intérêt d'y avoir un bureau. C'est un marché qui exige des services un peu particuliers. L'organisme alimentaire japonais s'occupe des achats, au moyen d'appels d'offres hebdomadaires. Nous devons garder des contacts avec les agents d'importation ainsi qu'avec l'organisme lui-même. Pour l'instant, du moins, nous croyons que nous avons intérêt à garder un bureau là-bas.

Certains marchés asiatiques présentent des caractéristiques assez uniques, et nous devons donc nous y adapter. Dans le cas du Japon, même si cela nous coûte cher, nous estimons que nous avons intérêt à y garder un bureau.

**M. Robichaud:** Que voulez-vous dire par marchés uniques? Sont-ils si différents des marchés européens ou africains?

**M. Jarvis:** On peut dire qu'ils sont uniques en ce sens qu'ils sont en pleine expansion. La plupart des économies d'Asie sont très florissantes et, avec l'augmentation du niveau de vie, on assiste à l'expansion de ces marchés. Je n'aurais peut-être pas dû employer le qualificatif «unique», mais nous estimons qu'il faut garder des contacts étroits avec ces gens-là car leurs marchés sont en pleine expansion, de nouveaux produits y sont commercialisés et toute sorte de projets vont s'y réaliser.

**M. Robichaud:** Voulez-vous dire que nous aurons certainement plus de débouchés sur ces marchés-là qu'ailleurs?

**M. Jarvis:** Si les 10 dernières années sont un bon baromètre, je vous dirais que oui. L'expansion des marchés caractérise plus précisément les pays d'Asie et du

[Texte]

course, has been a declining market, western Europe particularly, because of the rapid increase in their own production.

• 1650

**Mr. Robichaud:** Of the grain that is being shipped through western ports—you may not have that figure or maybe an estimate—how much goes to Pacific Rim countries? Does it all go to Pacific Rim countries, or is some of it being rerouted back through the Panama Canal or some other direction to Europe or Africa?

**Mr. Jarvis:** We will give you what precision we can on that as we go along here. In certain months you can look at our exports and none of it is going to the Panama Canal, which might be the test you would use as to whether it might just as easily have been an east coast shipment: how much went through the Panama Canal from the west to the Atlantic. I looked at it in the month of August, for example, and there were no shipments through the Panama Canal. It was all Pacific Rim markets, which are just as readily served through the Pacific. Other months you will find some of it.

Mr. Booth is very close to this. Carry on, and we will see if we can comment any further on that for you.

**Mr. Robichaud:** On the last page of your brief you mention that you cannot comment on national transportation policy. But there have been suggestions: you say that existing legislation or the nature of railway rates setting policies does not treat the eastern system fairly. You say that you are not in a position to comment, but then you say:

However, we will be glad to provide information which will assist you and others who do have responsibility for a national transportation policy.

What kind of information is that?

**Mr. Jarvis:** I almost bit my tongue as we made that offer, because I do not know how helpful we can be to you. But the kind of information that some of your colleagues were asking for in terms of the structure of costs from the prairies through to export position is the kind of information I had in mind, which we will be glad to share with you.

As for real insights into cost of freighting, railway costs and whether the rate structure is as it should be, we do not pretend to have that kind of expertise. But in terms of the expenditures we make, the charges we face in carrying out our business, we will be glad to share those with you completely. I think the kind of a chart that was discussed earlier you would find quite helpful in sizing up the relative positions of the eastern and western systems.

[Traduction]

Moyen orient. L'Europe, et surtout l'Europe occidentale, nous offre de moins en moins de débouchés étant donné l'augmentation rapide de la production de ces pays.

**M. Robichaud:** Vous n'avez peut-être pas ce chiffre avec vous, mais j'aimerais savoir quel pourcentage des céréales transitant dans les ports de l'Ouest sont exportés vers des pays du bassin du Pacifique. Est-ce la totalité? Une partie est-elle acheminée vers le canal de Panama ou ailleurs, vers l'Europe ou l'Afrique?

**M. Jarvis:** Nous allons vous donner le maximum de précisions. Il arrive que, pendant plusieurs mois, rien ne soit acheminé vers le canal de Panama, et c'est sans doute le critère dont on pourrait se servir pour savoir si les exportations en question n'auraient pas pu être acheminées tout aussi facilement par un port de la côte Est; en d'autres termes, cette exportation serait passée par le canal de Panama pour se rendre d'ouest en est, c'est-à-dire vers l'Atlantique. Pendant le mois d'août, par exemple, rien n'a été acheminé par le canal de Panama. Toutes nos exportations sont allées vers des pays du bassin du Pacifique, qu'il est facile de desservir en passant par les ports du Pacifique. Par contre, il se peut que, certains mois, une partie des exportations soit passée par le canal de Panama.

M. Booth connaît très bien la question et, si vous le désirez, vous pouvez lui demander de plus amples détails là-dessus.

**M. Robichaud:** À la dernière page de votre mémoire, vous refusez de vous prononcer sur la politique nationale en matière de transport. Pourtant, vous affirmez que les producteurs de l'Est sont lésés par la loi ou les politiques qui déterminent les tarifs ferroviaires. Vous refusez de vous prononcer, mais vous affirmez quand même:

Nous serons cependant ravis de vous donner toutes les informations dont vous aurez besoin pour l'examen de la politique nationale en matière de transport.

De quel genre d'information voulez-vous parler?

**M. Jarvis:** Je m'en mords un peu les doigts, car je ne suis pas sûr que nous puissions vous être très utiles. Mais nous pensions par exemple aux renseignements que certains de vos collègues nous ont demandés en ce qui concerne la structure des coûts à partir des Prairies jusqu'aux ports d'exportation.

Par contre, en ce qui concerne les tarifs de transport des marchandises, les coûts ferroviaires et tous les barèmes tarifaires, nous ne prétendons pas être experts en la matière. Si par ailleurs vous voulez plus de détails sur nos dépenses et sur les frais que nous avons à payer pour poursuivre nos activités, nous vous les donnerons volontiers. Le diagramme dont il était question tout à l'heure vous serait certainement très utile pour comparer le système de l'Est et le système de l'Ouest.

[Text]

**Mr. Angus:** Mr. Jarvis, I want to come back to the area Mr. Reid was pursuing just briefly, and that is the drop in the last two calendar years, which was mainly due to poor crops in western Canada in 1983 and 1984. One of the ironies is that I have been saying in Thunder Bay for the last two or three years that if we did not do something during bad crop years then we would become basically a residual port, although I did not use the term "residual". Mr. Thomson got beaten about the ears by the media and by other politicians in Thunder Bay for quite some time for it, and I think unfairly, because all he was doing was stating a reality that exists.

What I had been saying is the concern about... not the good times, because I know that in the good times nobody can come near us, and regardless of where the grain has to go, after you have saturated the west coast it is going through Thunder Bay. My concern always has been about during those poor years. You indicated clearly—and again I appreciate your frankness—that in the bad years, when the focus is on the Asian area, the Pacific Rim, you will push Vancouver.

I guess part of what I and my colleagues are trying to do is to provide us with some protection during those bad years so that if we are going to suffer we suffer equally, as opposed to one area of the country benefiting at the expense of the others. Anyway, that was my philosophical comment for the day.

Let me go back to the insurance for a moment. You indicated that out of 40¢ per tonne, roughly 9¢ a tonne is a fee that you pay to a private insurance company. Do I take it then that 31¢ goes to the self-insurance?

• 1655

**Mr. Jarvis:** It has been. We have reworked the number and it will be 9¢ that we will be looking at currently for the cost of our self-insurance—

**Mr. Angus:** That is 9¢ a tonne.

**Mr. Jarvis:** Yes.

**Mr. Angus:** So that is a fairly significant reduction.

**Mr. Jarvis:** Yes, it is.

**Mr. Angus:** You would really only be charging 18¢.

**Mr. Jarvis:** That is right. And again, except for the expenditure of the amount we pay for the marine insurance, which is a figure we negotiate each year, the only real cost to us is what we actually pay for that insurance.

**Mr. Angus:** I want to try to knock you down a few more cents then. The principle in the report, actually they ignore it but we have been talking about it here in the committee, is in terms of the disaster insurance. Norman Hall said this morning he cannot remember one cargo lost in the last 20 years. One would think that even at the 9¢ a tonne rate, in a very short period of time in a self-insurance fund, basically in a bank account, you could

[Translation]

**M. Angus:** Monsieur Jarvis, permettez-moi de revenir un peu sur la question abordée par M. Reid, à savoir le déclin enregistré au cours des deux dernières années à cause des mauvaises récoltes de 1983 et de 1984, dans l'Ouest du Canada. Justement, et c'est une coïncidence assez cocasse, je répète depuis deux ou trois ans à Thunder Bay que si nous ne faisons pas quelque chose pour compenser les années de mauvaise récolte, nous allons finir par devenir un port d'appoint. Il y a quelque temps, M. Thomson s'est fait réprimander par les journalistes et par des politiciens à Thunder Bay, pour avoir dit cela alors qu'en fait il ne disait que la vérité.

Ce n'est pas les bonnes années qui nous préoccupent, car à ce moment-là, quelle que soit la destination des céréales, une fois que la côte Ouest est saturée, elles finissent par passer par Thunder Bay. Ce qui m'a toujours préoccupé, ce sont les mauvaises années. Vous avez dit tout à l'heure, et j'apprécie votre franchise, que pendant les mauvaises années, si les débouchés se trouvent surtout dans les pays d'Asie et dans les pays du bassin du Pacifique, vous mettez l'accent sur Vancouver.

Ce que mes collègues et moi-même essayons d'obtenir, c'est une certaine protection pour nos producteurs pendant les mauvaises années, car s'il doit y avoir des difficultés, elles doivent être réparties entre tous; il faut éviter qu'une région du pays profite de ces mauvaises années au détriment des autres régions du pays. Quoi qu'il en soit, c'était ma pensée du jour...

Revenons à la question de l'assurance. Vous avez dit que cela vous coûtait 40¢ la tonne, dont à peu près 9¢. allaient à une compagnie d'assurance privée. Dois-je en conclure que les 31¢ restants correspondent à une assurance personnelle?

**M. Jarvis:** Ça a été le cas, mais nous avons refait nos calculs, et dorénavant, nous allons payer 9¢. pour notre assurance personnelle sur...

**M. Angus:** Neuf cents la tonne?

**M. Jarvis:** Oui,

**M. Angus:** Cela représente une assez grosse réduction.

**M. Jarvis:** En effet.

**M. Angus:** Donc, vous n'en demandez en fait que 18.

**M. Jarvis:** C'est exact. Je vous répète qu'à part ce que nous payons pour l'assurance maritime, et c'est une somme que nous négocions chaque année, notre seul coût réel est ce que nous payons pour cette assurance.

**M. Angus:** Je voudrais vous faire encore descendre de quelques sous. Même si le rapport n'en parle pas, il a été question, dans notre Comité, de l'assurance en cas de sinistre. Ce matin, Norman Hall nous a dit que, depuis 20 ans, aucune cargaison n'a été perdue. On peut donc penser que même au tarif de 9¢. la tonne, en très peu de temps, un régime d'auto-assurance, constitué en compte bancaire, va réunir suffisamment d'argent pour couvrir la

## [Texte]

collect enough money to cover one or maybe even two, the value of one or two cargoes and then stop collecting the 9¢ per tonne—which incidentally, if the value of the grain is around \$120 a tonne, we are talking \$2,250 a transit for our largest laker. Again, it is part of that nickel-and-dime scenario as we try to see where we can reduce so the nickels and dimes will add up to dollars.

Would the board be prepared to consider an internal review to see whether or not the disaster component should also be self-insured?

**Mr. Jarvis:** That is a business decision that we reviewed about three years ago. We decided, for disasters of that kind, to buy insurance. As I say, it is a judgment call. If we did not, you would be aware that... Suppose we did run into a freak year where you had a couple of lakers go down and lose the cargo. For example, there was a case where a cargo was lost due to a light bulb being left on; it was not our cargo, but a light bulb was left on in a vessel during the winter and tainted the whole cargo. So those kinds of things happen, which are not beyond the imagination at all. If we got two or three in a year, or even one bad one, it would all come out of that particular year's pool account and the producers who had shipped in that year.

As a business decision, we have to this point decided to buy that insurance and self-insure for the larger item, which is out-turn and the regular occurrence of that kind. However, that is not to say it could not be reviewed and we may well decide to review it again.

**Mr. Angus:** I guess you would have to determine what the size of the reserve account would have to be, based on historical situations. Yes, we do not think of a light bulb being left on as a disaster, but clearly it is a disaster to that cargo.

**Mr. Jarvis:** That is right.

**Mr. Angus:** We think of the *Edmund Fitzgerald* and other things, so I can appreciate that maybe an historical look would show that the most we have ever been hit for is two a year; let us make it three just to be on the safe side. As well, once you have established the fund it will accrue interest and you can use that to offset other things or to build up a larger account.

**Mr. Jarvis:** It is certainly a possibility. I might say we see our job as the seller of the grain and I think we have been very vigorous and aggressive about that. We tend to farm out the other activities. For instance, we do not own

## [Traduction]

valeur d'une ou deux cargaisons, de sorte que vous pourriez cesser d'exiger cette somme de 9¢ la tonne, d'autant plus que si la céréale vaut à peu près 120\$ la tonne, la cargaison maximale que puisse transporter un bateau représente à peu près 2,250\$. Vous allez me dire que cela ne représente que quelques sous, mais finalement, si on les additionne, on en arrive à des dollars.

La Commission serait-elle prête à examiner sérieusement la question de savoir si l'assurance en cas de sinistre devrait elle aussi faire partie d'un régime d'auto-assurance?

**M. Jarvis:** C'est une question que nous avons déjà examinée il y a trois ans, et à ce moment-là, nous avons décidé que pour des sinistres de cette catégorie, nous allions souscrire une police d'assurance. C'est une décision que nous avons prise. Si nous en avions décidé autrement, vous sauriez que... Supposons qu'une année nous ayons connu toute une série de catastrophes, avec plusieurs naufrages de bateau et la cargaison complètement détruite. Je peux vous donner l'exemple d'une cargaison qui a été détruite à cause d'une ampoule électrique qui était restée allumée; il ne s'agissait pas d'une de nos cargaisons, mais une ampoule électrique est restée allumée pendant tout l'hiver et toute la cargaison a été endommagée. Voilà donc le genre de choses qui peuvent se produire, et ce sont des risques très réels. Si deux ou trois accidents de ce genre se produisent pendant la même année, ou ne serait-ce qu'un accident très grave, il faudrait alors puiser dans le compte global de l'année en question et dans les poches des producteurs qui ont participé au programme pendant cette année-là.

Nous avons donc pris la décision de souscrire une police d'assurance et de nous auto-assurer pour les risques plus importants, comme les mauvaises années etc. Toutefois, cela ne veut pas dire que nous ne réexaminerons pas la question.

**M. Angus:** Je suppose qu'il vous faudrait calculer à combien ce compte de réserve doit s'élever, compte tenu de l'expérience des années précédentes. C'est vrai qu'il est dur d'imaginer qu'une ampoule électrique qui reste allumée peut provoquer des sinistres pareils, mais manifestement, c'en était un pour la cargaison en question.

**M. Jarvis:** En effet.

**M. Angus:** On pense toujours à l'accident du *Edmund Fitzgerald* ou à d'autres de ce genre, mais je suis sûr que si l'on remontait plusieurs années en arrière, on constaterait qu'on n'a jamais connu plus de deux sinistres par an, peut-être trois pour être sûr. De plus, une fois qu'il sera établi, le fonds en question accumulera des intérêts que vous pourrez utiliser pour d'autres choses ou pour constituer un compte plus important.

**M. Jarvis:** C'est certainement une possibilité. Permettez-moi d'ajouter que notre rôle est avant tout celui de vendeur de céréales et que nous avons fait preuve de beaucoup de dynamisme. Pour ce qui est des autres

*[Text]*

any facilities to handle grain in the country. We think that is better done by people who are spending full time at that. We do not own any terminal capacity. We do not own a lake freighter or ocean freighter. We hire out those functions and I guess we have extended that to the catastrophe insurance. It is not to say one could not do these things and it is not to say we will not decide to self-insure for catastrophes, but at 9¢ a tonne it is. . . Yes, every item is important, but it is a small item and we have made the business judgment that this is the better way to do it. But that is not to say we will not change and maybe this conversation will cause us to look at it again.

**Mr. Angus:** Norman Hall keeps reminding us that cargoes have been lost on the lakes for 1¢ and 2¢ a tonne.

**Mr. Jarvis:** Yes.

**Mr. Angus:** Let me move to elevation charges. In the Trade and Transportation Group's study, they provided us with three charts that were a summary of changes in average cost of moving wheat, barley and oats from in-store Thunder Bay to oats in-store St. Lawrence River ports. I went through that, and I want to get confirmation that basically the elevation charges are higher on the St. Lawrence than they are in Thunder Bay.

• 1700

The figures I show are that barley is 4.39¢ higher, oats is 4.72¢ higher, and wheat is 0.33¢ higher. It may depend on their figures, but just in terms of your knowledge, regardless of whether those figures are accurate, is it higher for elevation at the river elevators than at Thunder Bay; and if so, why?

**The Vice-Chairman:** Could you furnish the figures to the committee?

**Mr. Jarvis:** We could certainly do that. I happen to have in front of me all the figures you are looking at, except for the inward into Thunder Bay. But you have to remember, of course, one is from a rail car and one is from a laker. We will provide those figures for you.

**Mr. Angus:** Back to the report. On page VIII-8 it talks about the quota system, and it talks about it in the context of I guess the initial payments to the producers, and it sort of wonders whether or not that system could be changed in such a way it would allow for a smoother flow of grains from the Prairies to Thunder Bay.

Now, the inference in it—and I do not suggest I totally understand what is happening—is grain has to move from all blocks within the catchment area roughly equal, as opposed to starting in the most easterly blocks first,

*[Translation]*

activités, nous faisons souvent de la sous-traitance. Par exemple, nous ne possédons aucune installation de manutention des céréales au Canada. Nous estimons en effet qu'il vaut mieux en laisser le soin à ceux qui ne font que ça. Nous ne possédons aucun terminal ni aucun cargo de lac ou de mer. Nous sous-traitons toutes ces activités, et je suppose que c'est dans le même esprit que nous avons décidé de souscrire une police d'assurance en cas de sinistre. Cela ne veut pas dire que nous ne nous occuperons jamais nous-mêmes et que nous ne déciderons pas, un jour, de nous auto-assurer pour ce genre de sinistres, mais à raison de 9c. la tonne, c'est. . . Certes, chaque chose est importante, mais il y en a qui le sont un peu moins, et nous avons décidé qu'il valait mieux procéder de cette façon. Cela ne veut pas dire, je le répète, que nous ne changerons pas d'avis, et cette petite conversation nous incitera peut-être à réexaminer toute la question.

**M. Angus:** Norman Hall nous a dit que des cargaisons avaient été détruites pour 1c. et 2c. la tonne; il s'agissait de cargos de lac.

**M. Jarvis:** En effet.

**M. Angus:** Parlons maintenant des frais de chargement et de déchargement. L'étude réalisée par le groupe du commerce et du transport contenait trois graphiques où étaient récapitulées les fluctuations du coût de transport moyen du blé, de l'orge et de l'avoine à partir d'un entrepôt de Thunder Bay jusqu'à un entrepôt dans un des ports du Saint-Laurent. J'ai examiné tous ces chiffres et je voudrais que vous me confirmiez qu'en général les frais de chargement et de déchargement sont plus élevés sur le Saint-Laurent qu'à Thunder Bay.

D'après les chiffres de ces graphiques, la différence est de 4.39c. pour l'orge, de 4.72c. pour l'avoine et de 0.33c. pour le blé. Je ne sais pas si ces chiffres sont rigoureusement exacts, mais pouvez-vous me confirmer que les tarifs sont plus élevés sur le Saint-Laurent qu'à Thunder Bay et, si oui, pourquoi?

**Le vice-président:** Pouvez-vous fournir ces chiffres aux membres du Comité?

**M. Jarvis:** Volontiers. Je les ai tous devant moi, sauf pour les céréales transitant par Thunder Bay à destination des marchés intérieurs. Mais n'oubliez pas que certains s'appliquent aux wagons de chemins de fer et d'autres à un cargo de lac. Nous vous fournirons tous ces chiffres.

**M. Angus:** Revenons-en au rapport. À la page VIII-8, il est question du système de quotas et des paiements initiaux aux producteurs. Les auteurs du rapport se demandent s'il serait possible de modifier le système de façon à rendre plus fluides les mouvements de céréales entre les Prairies et Thunder Bay.

Je ne suis pas sûr de comprendre parfaitement tout ce qui se passe, mais j'ai l'impression qu'il faut aller chercher les céréales dans tous les blocs de la zone de ramassage à peu près au même rythme, plutôt que de

[Texte]

moving them to Thunder Bay, then going progressively farther to the west. They suggest it would have an impact on the smoothness of flow through the Port of Thunder Bay.

I would actually like to ask both you Mr. Jarvis and Mr. Horner whether or not you have had a chance to look at that section, whether what they say in the report is accurate or whether it is an irrelevancy, because very seldom do we really have a log-jam or a lack of grain coming into Thunder Bay. We may have a lack of sales going out, or in some cases a lack of vessels to put that grain on, but we have never been empty to my knowledge. I wonder if you both could comment on that section of the report.

**Mr. Jarvis:** I could comment very briefly on it. There is no question that our objective, as the year draws to an end after a 12-month period, is to have given relatively equal delivery opportunity for producers for the same kind of grain in all parts of the Prairies, whether the grain is going to the west coast or to Thunder Bay or to Churchill. But we will vary that a great deal from week to week in terms of efficiency of movement. We have set up train runs so it is maximum efficiency for the railways in moving available grain.

There is a seasonal aspect to it, because the eastern system is closed for three months in the winter. If you looked at our allocations right now, you would find there is a heavy orientation to Manitoba and eastern Saskatchewan, but particularly Manitoba, to make space there for deliveries, because we know the area they normally ship to is going to be closed down a little later on.

It is my belief that the kind of thinking reflected in that recommendation is taken into account in large degree at the present time in the sense of the manner in which the shipping is organized with the GTA and with the railways and the grain companies.

**An hon. member:** [Inaudible—Éditeur].

**Mr. Angus:** Not if he already gets paid. I am not necessarily promoting it, I am just asking.

**Mr. J. Horner:** The farmers having equitable opportunity to deliver would be a major point. But I really do not agree with the report that suggests that if you took grain from the block closest to Thunder Bay it would facilitate the port. I do not really think the port has ever been short of grain, as you yourself said. It may at one time or another have been short of a particular grade of grain. I really do not think it would facilitate the port very much.

• 1705

**Mr. Reid:** Mr. Jarvis, I wonder if you could tell us what your experience has been with the long-term contracts with vessels hauling on the St. Lawrence Seaway. How do

[Traduction]

commencer par les blocs situés le plus à l'est et finir par ceux qui sont situés le plus à l'ouest. D'après les auteurs du rapport, cela rendrait le trafic plus fluide jusqu'au port de Thunder Bay.

J'aimerais savoir si vous avez tous les deux eu l'occasion de lire ce passage et si vous estimez que cette suggestion est valable, car il est très rare qu'il y ait un embouteillage ou au contraire une interruption du trafic à Thunder Bay. Il se peut qu'il y ait une interruption des exportations, ou encore que les bateaux ne soient pas là, mais que je sache, il n'y a jamais eu d'interruption du trafic. Que pensez-vous de ce passage du rapport?

**M. Jarvis:** Je serai très bref. Il est évident que notre objectif, au fur et à mesure que l'année touche à sa fin, est de nous assurer que nous avons donné aux producteurs des possibilités de livraison équivalentes pour le même type de céréales, et ce, dans toutes les régions des Prairies, que ces céréales soient acheminées vers la côte ouest, vers Thunder Bay ou vers Churchill. Par contre, d'une semaine à l'autre, l'efficacité de ces livraisons peut varier considérablement. Nous avons des dessertes ferroviaires, de façon à assurer le maximum d'efficacité au transport des céréales par voie ferrée.

Il faut également tenir compte des variations climatiques saisonnières, car il ne faut pas oublier que le réseau de l'est est fermé pendant les trois mois d'hiver. En ce moment, nos allocations sont très orientées vers le Manitoba et l'est de la Saskatchewan, mais surtout le Manitoba, afin d'écouler les céréales qui sont entreposées, car nous savons que les ports vers lesquels elles sont généralement acheminées vont être fermés dans quelques semaines.

Je suis sûr que l'objectif de cette recommandation est également celui de la structure actuelle telle qu'elle a été mise au point par l'Office du transport des grains, les sociétés de chemins de fer et les producteurs céréaliers.

**Une voix:** [Inaudible—Éditeur].

**M. Angus:** Pas s'il est déjà payé. Je ne défends pas nécessairement cette recommandation, je vous pose simplement la question.

**M. J. Horner:** L'essentiel est que les agriculteurs aient tous des possibilités de livraison équitables. Par contre, je ne suis pas du tout d'accord avec les auteurs du rapport lorsqu'ils affirment qu'en déchargeant d'abord le bloc le plus proche de Thunder Bay, le trafic serait beaucoup plus fluide. Je ne pense pas vraiment que le port ait jamais été à court de grains, comme vous-même l'avez dit. Il a pu manquer d'un grade de grains. Je ne pense pas que ça aiderait beaucoup le port.

**M. Reid:** Monsieur Jarvis, pourriez-vous nous parler de vos contrats à long terme pour les navires qui assurent le transport dans la Voie maritime du Saint-Laurent.

[Text]

you enter into them? How do you invite people to bid for such contracts? Basically I am looking at the result of that.

**Mr. Jarvis:** We have done this just once, at least certainly in recent history, where we have given commitments beyond a year on quantities of grain to be shipped through particular lake shipping companies. We did this in a circumstance a few years ago when there was a lot of American grain moving through the St. Lawrence Seaway system, there was in evidence a shortage of lake freight, and there was a real indication that we had a lot of vessels that were going to have to be retired because of age; the fleet was ageing. We made the conscious decision that we had to do something about the lake freight situation: should we get into the lake freight business ourselves—which is not our style, I might say; we did not want to own lakers to add to the fleet—or do we invite companies to make proposals about building additional tonnage? We decided on the latter course. We received proposals from a number of the companies, which made it possible for them to go out and commit themselves to have additional tonnage built. That has been done.

Some of those contracts, in terms of our commitment to a particular tonnage of the particular company, are completed. Most of them are just about complete. We are coming to the end of that period now. I think it has worked out well. We did have a change of circumstance that followed shortly thereafter, when the Americans stopped shipping really any quantity of grain through the St. Lawrence Seaway, because of their declining markets. That did change the situation somewhat. It took the pressure off. But we now have a number of new vessels. They are performing very, very well. It puts us in a better situation for the future.

**Mr. Reid:** But we now have, Mr. Jarvis, an over-capacity of vessels. I note you did not agree to long-term contracts. Do you contemplate continuing contracting the loading of vessel cargoes?

**Mr. Jarvis:** We are reverting to our more traditional practice of dealing with companies—

**Mr. Reid:** By competitive bid.

**Mr. Jarvis:** —on a part-year basis or a full-year basis, shipping year. We do not go through a full tendering system. What we do is negotiate with companies, get an idea what they require, and then basically we will offer freight at a certain number and they can pick up a portion of that as they decide. So it is a kind of reverse tendering, if you like.

**Mr. Reid:** I would like to explore that some more, but time. . . Do not tell me if it is confidential or otherwise. . . I am thinking of who fixes the grain price. When you come down to the last bit, what do you offer your price at? Do you offer it?

**Mr. Jarvis:** We publish a daily price, an offering price for the grain we sell, and we negotiate with individual

[Translation]

Comment passez-vous ces contrats? Comment faites-vous l'appel d'offres? Qu'est-ce qui arrive à la suite de l'appel d'offres?

**M. Jarvis:** Ces dernières années, ça ne nous est arrivé qu'une seule fois de passer une entente portant sur plus d'une année au sujet de quantités de grains avec certaines compagnies de transport sur les Grands lacs. C'est ce que nous avons fait il y a quelques années quand un important volume de grains américains transitait par la Voie maritime et qu'il manquait de navires; aussi, beaucoup de bateaux allaient devoir être retirés du circuit parce qu'ils étaient trop vieux. Il nous fallait faire quelque chose: acheter nos propres cargos hors mer, ce qui n'est pas notre genre, ou inviter des compagnies à soumissionner pour construire d'autres navires? C'est la deuxième option que nous avons choisie. Nous avons reçu des offres d'un certain nombre de compagnies, qui se sont engagées à construire d'autres navires. Et c'est ce qui a été fait.

Certains de ces contrats qui garantissaient un tonnage donné à la compagnie ont maintenant été remplis. C'est le cas de la plupart d'entre eux. Nous arrivons à la fin de cette expérience qui, je pense, a bien réussi. La situation a changé par la suite: les Américains ont cessé de faire transiter des quantités importantes de grains par la Voie maritime du Saint-Laurent parce que leurs marchés se comprimaient. Cela a un peu changé la situation. La pression s'est atténuée. Mais nous avons maintenant un certain nombre de nouveaux navires. Ils marchent très bien, ce qui nous place en meilleure posture pour l'avenir.

**M. Reid:** Mais, monsieur Jarvis, nous avons maintenant un excédent de navires. Je vois que vous n'avez pas pris d'engagements à long terme. Comptez-vous continuer de passer des marchés pour le transport des cargaisons?

**M. Jarvis:** Nous revenons à ce que nous faisons antérieurement, c'est-à-dire que nous traitons avec les compagnies. . .

**M. Reid:** Par soumission.

**M. Jarvis:** . . . pour une partie ou pour la totalité de l'année de navigation. Nous n'utilisons pas un véritable système d'appels d'offres. Nous négocions plutôt avec les compagnies pour avoir une idée de leurs besoins réels, puis nous leur offrons une certaine quantité de marchandises et elles choisissent ce qu'elles veulent. C'est pour ainsi dire le contraire d'un appel d'offres.

**M. Reid:** J'aimerais creuser un peu plus cette question, mais le temps. . . Ne me répondez pas si les renseignements sont confidentiels. . . Je me demande qui détermine le prix du grain. Quand vous arrivez à l'heure de vérité, à quel prix offrez-vous le grain?

**M. Jarvis:** Tous les jours, nous publions un cours de vente à partir duquel nous négocions avec chaque client.

[Texte]

customers. If it is on a tender basis, then we will offer on tender—those kinds of things. It is a negotiation.

**Mr. Reid:** I am cognizant of the listing price, but do you sell at that listed price, or do you negotiate with our customers a sale price?

**Mr. Jarvis:** We sell as much as we can at that price, sir. It will depend somewhat on the quality of the grade of the grain. Generally, depending on market circumstances... traditionally the higher qualities tend to move strictly at the listed price. In the current market, who knows what will be the situation tomorrow. It is a very difficult market. But particularly in the lower grades, certainly there are tendering and negotiation on price.

**Mr. Reid:** I will switch to Mr. Horner. You made a comment about the indicated \$2 difference in price, and I will refer to the same page—

• 1710

**Mr. J. Horner:** That is what this book indicates.

**Mr. Reid:** —page V-6 of the Trade & Transportation Group report, which you have. You will see a reference to distortion of the prices shipped easterly versus westerly, and then it comes down to:

Under current conditions the extent of this cost understatement is believed to be at least \$2 per tonne, though accurate studies are not publicly available.

Your comment, Mr. Horner, was that studies had to be ongoing to determine whether this \$2 was accurate or not.

Would you tell me first, since there was some indication that all the information was not made to the authors of that study, whether between the Western Grain Transportation Agency and the study team there was a frank and open exchange as to rail rates, how they were arrived at, what shipments and what dividing line were established?

**Mr. J. Horner:** We were not really consulted on this study. The GTA was not consulted, but the Canadian Transport Commission really sets the freight rates and they might have been.

**Mr. Reid:** So as far as you are concerned you did not have an input into the study?

**Mr. J. Horner:** No.

**Mr. Reid:** And you are prepared to say that from your experience you do not know whether there is any distortion of rates or not?

**Mr. J. Horner:** Oh, I do not know whether there is or not. I got the \$2 figure from the study.

**Mr. Reid:** One of the largest increases of deliveries is to the Prince Rupert west coast delivery port. There is a line on that same page—and I think you have the report, Mr. Horner:

[Traduction]

Si ça se fait par soumission, nous l'offrirons au prix soumissionné. C'est une négociation.

**M. Reid:** Je sais ce qu'est le prix annoncé, mais vendez-vous à ce prix ou négociez-vous un autre prix avec vos clients?

**M. Jarvis:** Nous en vendons le plus possible à ce prix, monsieur. Cela dépend en partie de la qualité du grade de grain. Selon la situation du marché... d'ordinaire, la meilleure qualité se vend strictement au prix annoncé. Le marché étant ce qu'il est aujourd'hui, qui sait de quoi demain sera fait. Le marché est très difficile. Pour ce qui est des grades de moindre qualité, le prix fait l'objet de soumissions et de négociations.

**M. Reid:** Je vais passer à M. Horner. Vous avez dit quelque chose à propos de la différence de prix de deux dollars. Je me reporte à la page. . .

**M. J. Horner:** C'est ce que dit le rapport.

**M. Reid:** . . . la page V-6 du rapport du *Trade and Transportation Group*, que vous avez. Il y est question d'une distorsion des prix entre les chargements qui passent par la côte est et ceux qui passent par la côte ouest. On lit ceci:

Dans l'état actuel des choses, on estime que cet écart s'établit à au moins deux dollars la tonne, même s'il n'y a pas de documents publics qui mesurent cette somme avec précision.

Ce que vous avez dit, monsieur Horner, c'est qu'il faut des études en permanence pour déterminer si ce chiffre de deux dollars est juste ou pas.

Comme il semble que la totalité des renseignements n'ont pas été communiqués aux auteurs de l'étude, pourriez-vous d'abord me dire s'il y a eu un échange franc et ouvert d'informations entre l'Office de transport du grain de l'Ouest et l'équipe de travail en ce qui concerne les tarifs ferroviaires, leur mode de calcul, l'établissement de la ligne de démarcation, etc.?

**M. J. Horner:** Nous n'avons pas vraiment été consultés pour cette étude. L'OTGO n'a pas été consulté, mais c'est la Commission canadienne des transports qui fixe les tarifs ferroviaires et elle l'a peut-être été.

**M. Reid:** D'après ce que vous savez, donc, vous n'avez pas contribué à l'étude?

**M. J. Horner:** Non.

**M. Reid:** Et vous affirmez ne pas savoir s'il y a une distorsion des tarifs?

**M. J. Horner:** Oh, je ne sais pas s'il y en a ou pas. Le chiffre de deux dollars, je l'ai trouvé dans l'étude.

**M. Reid:** C'est dans le port de Prince Rupert, sur la côte ouest, que l'on constate l'une des plus forte augmentation des livraisons. On dit dans le rapport, à la même page—vous l'avez, je crois:

*[Text]*

In addition, costs of shipment through Prince Rupert by comparison are even higher and are offset by a special subsidy payment provided by the WGTA.

What kind of a special subsidy do you use to encourage shipments through Prince Rupert?

**Mr. J. Horner:** It is a distance-related rate, but there is no subsidy. It is built into the system. There is a CN adjustment in calculating the freight rate.

**Mr. Reid:** Have you made available that distance-related rate making a comparison of shipments to Prince Rupert and Thunder Bay?

**Mr. J. Horner:** A comparison of Prince Rupert and Thunder Bay on a distance-related rate. The lowest rate is the one the farmer pays wherever he is located.

**Mr. Reid:** At some midpoint.

**Mr. J. Horner:** From midpoint or from—

**Mr. Reid:** So how does Prince Rupert get a special subsidy rate to encourage shipments to Prince Rupert vis-à-vis Vancouver? They do not.

**Mr. J. Horner:** It equalizes it between Prince Rupert and Vancouver. Prince Rupert is 192 miles farther by rail from Edmonton, and that is why you have a—

**Mr. Belsher:** The grain companies on the Prairies and the Alberta government put the money up to build that terminal.

**Mr. Reid:** All right. Where are they getting the money?

**The Vice-Chairman:** Let us try to direct our questions to our witnesses, because we are going to break down here.

**Mr. Reid:** I come back to you, Mr. Horner. There is another study, called *A Grain Handling Efficiency Study*, and it was prepared for the Grain Transportation Agency. Is that you?

**Mr. J. Horner:** Was that done by Dr. Leibfried?

**Mr. Reid:** That is right.

**Mr. J. Horner:** Yes. Well, we have a copy of it.

**Mr. Reid:** There are several places in this report to you where it concerns itself with alternate modes of marketing grain—for instance:

If the government's Crow benefit payment to railways is changed to apply to rail shipments via U.S. ports or if prairie rail rates move up to full cost, then this changes the picture.

Would that not apply to Thunder Bay as well as in this instance talking about the U.S.? I am saying that throughout this report he emphasizes that a full true rate

*[Translation]*

En outre, les coûts de transport par Prince Rupert sont encore plus élevés et sont compensés par une subvention spéciale versée par l'OTGO.

De quelle subvention spéciale vous servez-vous pour inciter les transporteurs à passer par Prince Rupert?

**M. J. Horner:** Il s'agit d'un tarif fondé sur la distance, mais ce n'est pas une subvention. C'est calculé dans le tarif. Le CN ajuste le prix dans le calcul du tarif-marchandises.

**M. Reid:** Avez-vous offert ce tarif fondé sur la distance dans la comparaison entre Prince Rupert et Thunder Bay?

**M. J. Horner:** Une comparaison entre Prince Rupert et Thunder Bay pour ce qui est du tarif fondé sur les distances. Le tarif le plus bas est celui que l'agriculteur paye peu importe où il se trouve.

**M. Reid:** A un point médian quelconque.

**M. J. Horner:** A partir du point médian ou de . . .

**M. Reid:** Alors, en quoi Prince Rupert reçoit-il un tarif subventionné spécial pour encourager les transporteurs à se servir de ses installations plutôt que de celles de Vancouver? Ce n'est pas vrai.

**M. J. Horner:** Ça s'équivalait entre Prince Rupert et Vancouver. Prince Rupert se trouve 192 milles plus loin d'Edmonton par chemin de fer, et c'est la raison pour laquelle . . .

**M. Belsher:** Les compagnies céréalières des Prairies et le gouvernement de l'Alberta ont investi pour construire ce terminal.

**M. Reid:** Tout juste. D'où obtiennent-ils l'argent?

**Le vice-président:** Je vous en prie, adressez vos questions aux témoins, sans quoi ce sera la pagaille.

**M. Reid:** Je reviens à vous, monsieur Horner. Il y a une autre étude, intitulée *A Grain Handling Efficiency Study* qui a été préparée par l'Office de transport du grain. C'est bien de vous qu'il s'agit?

**M. J. Horner:** Cela été fait par M. Leibfried?

**M. Reid:** Oui.

**M. J. Horner:** Oui. J'en ai un exemplaire ici.

**M. Reid:** A de nombreux endroits dans le rapport, on parle d'autres méthodes possibles de commercialisation du grain:

Si la subvention du Pas-du-nid-de-corbeau que le gouvernement verse aux compagnies de chemin de fer devait s'appliquer aux chargements ferroviaires qui passent par les ports américains ou si les tarifs ferroviaires des Prairies étaient majorés jusqu'au prix coûtant, alors la situation serait toute autre.

Ce que l'on dit là à propos des États-Unis ne s'appliquerait-il pas aussi à Thunder Bay? Dans tout son rapport, il insiste sur le fait qu'on ne se sert pas du plein

[Texte]

is not being used in the calculations as to where shipments should be made. And that is known to the Western Grain Transportation Agency.

[Traduction]

tarif pour calculer la destination des chargements. Ce que l'Office de transport du grain sait très bien.

• 1715

**Mr. J. Horner:** The average rate on grain now, from a central point, is \$30 a tonne. The farmer pays about \$6 this year—it varies. If it were to move to the U.S. ports, they would not get that government subsidy, that \$24 a tonne would not apply. I think Dr. Leibfried is saying in his report that if that \$24 a tonne did apply, it might be a lower cost to move it through the Mississippi or—

**M. J. Horner:** A l'heure actuelle, le tarif moyen du transport du grain à partir du point médian s'établit à 30 dollars la tonne. Cela varie, cette année l'agriculteur paye six dollars. Si le chargement devait passer par les ports américains, il n'obtiendrait pas cette subvention de 24 dollars la tonne du gouvernement. Ce que M. Leibfried dit dans son rapport, c'est que, si cette subvention de 24 dollars s'appliquait, cela pourrait coûter moins cher de faire le transport par le Mississippi ou. . .

**Mr. Reid:** I think he was saying more. The fact is that, if we were not subsidizing rail rates, if a rate were charged to the producer of a cost nature, that benefit would not be there.

**M. Reid:** Je pense qu'il disait plus que cela. Le fait est que, si l'on ne subventionnait pas les tarifs ferroviaires, si le tarif imposé aux producteurs reflétait le prix, il n'y aurait plus d'avantage comparatif.

**Mr. J. Horner:** If a farmer had to pay the full \$30, then he might look around for another system. He might well choose the Mississippi—I do not know. He would have to cost it out again.

**M. J. Horner:** Si l'agriculteur devait payer 30 dollars, il pourrait bien chercher un autre mode de transport. Il choisirait peut-être le Mississippi—je ne sais pas. Il lui faudrait refaire les calculs du coût.

**Mr. Reid:** Are you saying that the charge that you are levying may not be the accurate and true rate of haulage?

**M. Reid:** Êtes-vous en train de me dire que le prix que vous demandez n'est peut-être pas le reflet fidèle de ce que sont les frais de transport?

**Mr. J. Horner:** It is not the cost-related rate, it is a distance-related rate; therefore, if you did a cost-related rate study you might get different rates.

**M. J. Horner:** Le tarif n'est pas fondé sur le coût; il est fondé sur la distance. Si l'étude avait porté sur le tarif fondé sur le coût, le résultat aurait pu être différent.

**Mr. Taylor (Bow River):** I would like to pursue this matter of the lines with Mr. Horner. What criteria are used in placing these lines to indicate the grain that will go to Thunder Bay, Churchill, Prince Rupert and Vancouver?

**M. Taylor (Bow River):** Je voudrais poursuivre dans cette veine. Sur quels critères se fonde le choix de Thunder Bay, Churchill, Prince Rupert ou Vancouver?

**Mr. J. Horner:** The Canadian Wheat Board determines where it wants the grain, whether it wants barley at Churchill or wheat at Churchill, whether it wants No. 3 wheat at Prince Rupert or barley at Prince Rupert. All of these things depend on where, I assume, the Wheat Board has made sales.

**M. J. Horner:** C'est la Commission canadienne du blé qui décide où elle veut les grains, s'il doit y avoir de l'orge ou du blé à Churchill, s'il doit y avoir du blé numéro 3 ou de l'orge à Prince Rupert. Tout cela dépend, je suppose, de l'endroit où se trouve les acheteurs.

**Mr. Taylor (Bow River):** But when the season begins, the Canadian Wheat Board probably wants grain in every one of these ports.

**M. Taylor (Bow River):** Mais je suppose qu'au début de la saison la commission veut probablement des céréales dans chacun de ses ports.

**Mr. J. Horner:** Yes.

**M. J. Horner:** Oui.

**Mr. Taylor (Bow River):** Where do you decide to put the line? Is the distance going to be the same from a given point to all or. . .?

**M. Taylor (Bow River):** Où placez-vous la ligne de démarcation? La distance sera-t-elle la même à partir d'un point donné pour tout le monde ou. . .?

**Mr. J. Horner:** There is almost a continuous flow of grain. We do a three-month report as to the expectations in those ports and update it on a monthly basis. But the freight rate the farmer pays when he delivers grains to Drumheller, for example, is the lowest freight rate from Drumheller. Whether or not all the grain in Drumheller moves to Vancouver or not, he still is deducted that lowest freight rate, which is the Vancouver run.

**M. J. Horner:** Les grains sont presque constamment en mouvement. Tous les mois, nous révisons nos prévisions trimestrielles pour chacun de ces ports. Mais le tarif que paie l'agriculteur lorsqu'il livre ses céréales à Drumheller, par exemple, est le tarif le plus bas qui soit à partir de Drumheller. Qu'une partie ou la totalité de céréales de Drumheller soient transportées à Vancouver ou pas, on lui fait payer le tarif le plus bas, qui est celui du tronçon de Vancouver.

[Text]

**Mr. Taylor (Bow River):** Yes, but then if that grain from Drumheller is moved to Thunder Bay, somebody has to pay that extra charge that is over and above the rate from Drumheller to Vancouver.

**Mr. J. Horner:** It might come out of the final payment, the pool account.

**Mr. Taylor (Bow River):** Yes.

**Mr. J. Horner:** Mr. Jarvis can comment on that better than I. That is what I suppose you would call a cross-haul. I think as an efficient operation, the Canadian Wheat Board would try to limit the number of cross-hauls it has to make. But from time to time, no doubt it has to do some of them.

**Mr. Taylor (Bow River):** The point I am trying to get at is that this must be very, very important if we are going to keep the expenses down, if there are to be no extra charges at all, if that is possible. But that is almost impossible.

**Mr. J. Horner:** I think that is true, that they would try to do as little cross-hauling as possible.

• 1720

**Mr. Jarvis:** I would like to comment on that, Mr. Taylor. The cross haul, say grain from eastern Saskatchewan and Manitoba to the west coast, would be a much lower cost to the pool account than paying the lake freight and moving the grain east. So you may indeed find that our cross haul charges are increasing, because with a higher proportion of the grain moving off the west coast we are drawing from a larger area. But that is an investment, if you like, to offset the higher costs that would be incurred if that same grain were moved down the St. Lawrence Seaway system.

**Mr. Taylor (Bow River):** Yes. You mentioned, Mr. Jarvis, that your function was to sell wheat. But is your function not also to make sure the producer gets the best possible return?

**Mr. Jarvis:** Absolutely. It is to maximize returns to the producer.

**Mr. Taylor (Bow River):** I just wanted to make that clear.

There are a couple of other questions for Mr. Horner I would like to put. I think it was the CGA that decided a short time ago in a statement that the number of producer cars would be reduced from 10% to 5% in some cases. Is there some attempt to do away with producer cars? The Minister tells me it is considered more important than ever and yet there is that 5% to 10% that is worrying many of my producers, particularly the canola growers.

**Mr. J. Horner:** There is no reduction in producer cars. There is the option that the producer can sell 5%, or can sell his producer car at the loading. Let us say he sells... if the grain company buys the rapeseed in a producer car at the platform, then we force the grain companies... Say

[Translation]

**M. Taylor (Bow River):** Oui, mais si ces céréales de Drumheller sont transportées à Thunder Bay, quelqu'un doit bien payer la portion des frais qui dépasse le tarif de Drumheller à Vancouver.

**M. J. Horner:** Cela pourrait être prélevé sur le compte de mise en commun.

**M. Taylor (Bow River):** Oui.

**M. J. Horner:** M. Jarvis est mieux placé que moi pour vous répondre. C'est ce qu'on appelle je suppose le transport croisé. Pour accroître l'efficacité, la Commission canadienne du blé s'efforce probablement de limiter ce genre de chassé-croisé. Mais il doit arriver à l'occasion qu'elle n'ait pas le choix.

**M. Taylor (Bow River):** Là où je veux en venir, c'est que cette question est capitale si nous tenons à limiter les dépenses et à éviter les frais supplémentaires si c'est possible. Mais ça semble pratiquement impossible.

**M. J. Horner:** Je pense que c'est vrai qu'elle devrait éviter dans toute la mesure du possible le transport croisé.

**M. Jarvis:** Je voudrais dire quelque chose là-dessus, monsieur Taylor. Le transport du grain de l'est de la Saskatchewan et du Manitoba vers la côte ouest, plutôt que vers la côte est, revient bien moins cher au compte de mise en commun que ce qu'il faudrait payer pour le transport sur les Grands lacs en direction de l'est. Nos frais de transport vers la côte la plus éloignée montent, c'est vrai, parce que, comme une plus grande partie de céréales vont vers la côte ouest, nous couvrons un territoire plus grand. Mais cela, c'est un placement, pour ainsi dire, qui compense les frais élevés qu'il faudrait engager si ces céréales passaient par le réseau fluvial du Saint-Laurent.

**M. Taylor (Bow River):** Oui. Vous avez dit, monsieur Jarvis, que votre rôle était de vendre du blé. Mais n'avez-vous pas aussi pour rôle de vous assurer que le producteur obtienne le meilleur rendement possible?

**M. Jarvis:** Absolument. Il faut donner le meilleur rendement possible aux producteurs.

**M. Taylor (Bow River):** Je voulais seulement que ce soit clair.

Je voudrais poser d'autres questions à M. Horner. C'est le CGA, je crois, qui a annoncé une diminution prochaine de 5 à 10 p. 100 des wagons de producteurs. Est-ce qu'on essaie de se débarrasser des wagons de producteurs? Le ministre me dit qu'ils sont jugés plus importants que jamais tandis que beaucoup de producteurs de ma circonscription, surtout de colza, s'inquiètent de cette diminution.

**M. J. Horner:** Il n'y a aucune réduction des wagons de producteurs. S'il le veut, le producteur peut vendre 5 p. 100 ou vendre 100 p. 100 de son wagon au moment du chargement. Disons qu'il vend... Si la compagnie céréalière achète la graine de colza dans un wagon de

[Texte]

they buy 5% at the platform where it is loaded. We then force the companies to buy an additional 5% from the producer car pool that builds up in Vancouver.

**Mr. Taylor (Bow River):** But there is no actual reduction.

**Mr. J. Horner:** There is no actual reduction. I think producer cars will continue to go up in use.

**Mr. Taylor (Bow River):** I am certainly glad to hear that. There is just one other question, Mr. Horner. In the allotting of cars, do the grain companies, such as the Alberta Pool, Cargill, SaskPool, have any influence or any input into who gets the cars and so on?

**Mr. J. Horner:** Perhaps I will let Mr. Miles comment on that. He is more familiar with the direct operations.

**Mr. Gordon Miles (Acting Executive Director, Operations, Canadian Wheat Board):** All of the grain companies requesting allocation in any given week forward position statements to us so we have all the grain companies plus the Canadian Wheat Board's status at any given port. On that basis we make the split of cars between the board and the non-board shipments and then further on the non-board shipments between commodity by shipper. We do that every week.

**Mr. Taylor (Bow River):** I have two quick ones to Mr. Jarvis. Mr. Jarvis, you mentioned that there is a large volume of wheat going to China every year and there is also demurrage many years on some of those cars. Have you ever considered the advantages and the disadvantages of building an elevator in China so the grain could be hauled at the most convenient time?

**Mr. Jarvis:** Yes we have, not particularly in China but in other locations. We have actually put grain in an elevator in a place called Stavanger in Norway and sold out of there. We do that from time to time for a particular advantage. But generally we do not like to own grain on the other side of the water. We find we can sell more successfully from our own ports, but we do look at these possible developments from time to time.

**Mr. Taylor (Bow River):** And you found generally it was not advantageous.

**Mr. Jarvis:** Yes, that is correct. We would more likely encourage someone else to build a facility if we felt it should be built rather than build it ourselves. We have not gotten into facilities ourselves. But we have looked very closely at the Hong Kong area, for example, and particularly at the development of the Southeast Asia

[Traduction]

producteur à l'embarcadere, nous forçons la compagnie... Disons qu'elle achète 5 p. 100 à l'embarcadere où s'effectue le chargement. Nous forçons alors la compagnie à acheter 5 p. 100 de plus du compte de mise en commun des wagons de producteurs qui est en train de se constituer à Vancouver.

**M. Taylor (Bow River):** Mais il n'y a pas de réduction.

**M. J. Horner:** Il n'y a pas de réduction. Je pense que les wagons de producteurs vont continuer à être utilisés de plus en plus.

**M. Taylor (Bow River):** Voilà qui fait plaisir à entendre. Seulement une autre question, monsieur Horner. Dans la répartition des wagons, est-ce que les compagnies céréalières comme l'Alberta Pool, la Cargill, la SaskPool, ont leur mot à dire?

**M. J. Horner:** Je vais laisser à M. Miles le soin de répondre; il connaît mieux que moi les opérations.

**M. Gordon Miles (directeur exécutif suppléant, Opérations, Commission canadienne du blé):** Toutes les compagnies céréalières qui demandent des wagons nous donnent chaque semaine un état de situation, si bien que nous savons à tout moment quelle est la situation des compagnies et de la Commission dans tous les ports. C'est sur la foi de ces renseignements que nous répartissons les wagons entre les chargements qui viennent de la Commission et les autres, puis entre les chargements qui ne viennent pas de la Commission, qui sont répartis en types de marchandises par expéditeur. C'est ce que nous faisons chaque semaine.

**M. Taylor (Bow River):** J'ai deux petites questions à poser à M. Jarvis. Monsieur Jarvis, vous avez dit qu'il y avait un très fort volume de blé qui est expédié en Chine chaque année et qu'il faut acquitter des indemnités de surestaries pour beaucoup de ces wagons. Avez-vous déjà songé à l'opportunité de construire un silo en Chine pour permettre d'effectuer le transport au moment le plus propice?

**M. Jarvis:** Oui, pas nécessairement pour la Chine mais pour d'autres endroits. En fait, nous avons même stocké des céréales quelque part en Norvège, dans un endroit appelé Stavanger, et c'est à partir de là que nous avons fait nos ventes. C'est quelque chose que nous faisons de temps à autre pour tirer profit de tel ou tel facteur. Mais généralement, nous n'aimons pas avoir outre-Atlantique des céréales à nous. Il nous est plus facile de vendre à partir de nos ports à nous, mais ce sont des formules auxquelles nous songeons de temps à autre.

**M. Taylor (Bow River):** Et dans l'ensemble vous avez trouvé que cela n'était pas à votre avantage.

**M. Jarvis:** C'est bien cela. Nous préférons encourager quelqu'un d'autre à construire des installations plutôt que de les bâtir nous-mêmes. Nous, nous ne nous sommes pas lancés dans la construction. Par contre, nous avons étudié très sérieusement la situation autour de Hong Kong, et surtout l'expansion de tout le marché de l'Asie du Sud-

[Text]

market, which tends to be one where smaller quantities are required. We have looked at the possibilities of positioning some grain in that area but we have judged it not appropriate to do it to this point in time. China, of course, being a very large customer, a regular flow of grain, I think there is probably less need for it there than with smaller customers.

**Mr. Taylor (Bow River):** In regard to insurance, a number of Crown corporations become self-insurers and they have the calculations, the claims and so on handled by the provincial compensation board.

• 1725

**Mr. Jarvis:** May I ask what kind of insurance you are thinking of, covering what kind of liabilities?

**Mr. Taylor (Bow River):** I would say all liabilities, but particularly the shipments where there may be very large losses.

**Mr. Jarvis:** What we have done with what I have termed as catastrophe insurance—that is the cargo on a laker and a total cargo loss—is have a broker go into the market and get us the best rate available. That is a pattern we have followed and it seems to have worked very well for us. But we do self-insure on the lesser losses, out-turn of cargo, that kind of thing.

**Mr. Taylor (Bow River):** What about injuries to your work people?

**Mr. Jarvis:** You have asked a very good question, but I cannot tell you exactly what our relationship is to the provincial Workers' Compensation Board in the province of Manitoba, where most of our people are located. I presume they are covered as other workers are. I am sorry, Mr. Taylor, but I cannot answer that in detail.

**Mr. Taylor (Bow River):** A farmer was telling me on Saturday that he has never taken out crop insurance for the last 10 years and he calculated that he had saved a tremendous amount of money by really becoming a self-insurer with regard to hail insurance, frost, and so on. It is very interesting, because most of the insurance today is operated as a service.

**Mr. Angus:** Mr. Horner, one of the elements that is not in this report and which we have dealt with over time is the utilization of the fleet, the boxcars and the hoppers. Can you outline to the committee the comparison between the four ports in terms of turnaround? This is from Thunder Bay to prairie elevators and back, or vice versa.

**Mr. Miles:** Numbers vary. It is seasonal.

**Mr. Angus:** Let us look at the averages, sir.

**Mr. Miles:** Averages—Churchill, 20 days; Thunder Bay, 14 days; to the west coast, 15 or 16 days.

**Mr. Angus:** So the west coast is down to 15 or 16 now; for a while they were up around 20 or 21.

[Translation]

Est, précisément là où de petits chargements sont demandés. Nous avons étudié la possibilité de stocker du grain dans cette région, mais nous avons repoussé l'idée pour le moment. Évidemment, comme la Chine est un très gros client et représente des transactions régulières, cette méthode est probablement moins utile que pour les petits clients.

**M. Taylor (Bow River):** Pour ce qui est des assurances, un certain nombre de sociétés d'Etat deviennent leurs propres assureurs et confient les calculs et le traitement des réclamations à la Commission provinciale d'indemnisation.

**M. Jarvis:** Des assurances contre quels risques?

**M. Taylor (Bow River):** Tous risques, mais surtout pour des périls importants.

**M. Jarvis:** Dans les cas où tout le chargement d'un cargo ou d'un navire hors-mer était sinistré, nous demandons à un courtier de prospecter le marché pour obtenir le meilleur tarif. Cette façon de nous y prendre nous a très bien réussi. Mais pour les sinistres moins graves, les pertes par exemple, nous nous assurons nous-mêmes.

**M. Taylor (Bow River):** Et si vos employés se blessent?

**M. Jarvis:** C'est une excellente question, mais je ne saurais vous dire avec exactitude quels sont nos rapports avec la Commission d'indemnisation des accidentés du travail du Manitoba, là où se trouve la plus grande partie de nos employés. Je suppose qu'ils ont la même protection que les autres travailleurs. Désolé, monsieur Taylor, je ne peux pas être plus précis.

**M. Taylor (Bow River):** Samedi dernier, un agriculteur m'a dit n'avoir jamais souscrit d'assurance-récolte au cours des 10 dernières années. D'après ses calculs, il a économisé une somme coquette en devenant son propre assureur contre la grêle, le gel, etc. J'ai trouvé la chose intéressante parce qu'aujourd'hui les assurances sont un service que les gens achètent.

**M. Angus:** Monsieur Horner, un des éléments qui ne se trouvent pas dans le rapport et dont nous avons parlé à certaines reprises, c'est l'utilisation du parc de wagons couverts et de wagons-trémies. Pouvez-vous nous dire comment se situent l'un par rapport à l'autre les quatre ports? Combien de temps faut-il pour faire un aller-retour de Thunder Bay aux silos des Prairies ou vice versa?

**M. Miles:** Ça dépend, c'est saisonnier.

**M. Angus:** En moyenne.

**M. Miles:** En moyenne, Churchill, 20 jours; Thunder Bay, 14 jours, la côte ouest, 15 ou 16 jours.

**M. Angus:** Donc, sur la côte ouest, cela a maintenant été ramené à 15 ou 16 jours; cela a déjà tourné autour de 20 ou 21 jours.

[Texte]

**Mr. Miles:** Yes.

**Mr. Angus:** What has brought about the improvement?

**Mr. Miles:** Part of the improvement is Prince Rupert itself. We are now able to run full trainloads in. The port itself is geared to handle trains of 90 to 105 cars. They can take a single load in, get it unloaded in an eight-hour shift, and move it out again.

**Mr. Angus:** How much of that also has to do with the fact that boxcars do not go that way, more or less?

**Mr. Miles:** That is part of a factor. Prince Rupert is built, of course, without a boxcar dumper, so it takes all hopper cars. In fact, with regard to the whole west coast, we have moved very deliberately over the last four or five years to have hopper cars going in that direction. But as long as trains do not have to be split... More of a concern, rather than boxcars and hopper cars, is the mix of commodities on a particular train. If you have to switch cars out it will slow things down.

**Mr. Angus:** Is the size of our fleet sufficient to move the grain that we have to move today? What about tomorrow?

**Mr. Miles:** I think things are always changing, as Mr. Jarvis indicated. Were there to be some kind of tremendous sale put on the books, it may be that the railways would not be able to generate sufficient capacity in a nearby position. Given enough notice, the railways will—they have in the past—acquire sufficient fleet to be able to meet whatever demands are made of them. We are getting good service from the rail cars that are currently being used. CN's fleet is close to 15,000 cars; CP is between 12,500 and 13,000 cars.

• 1730

**Mr. Angus:** But we are also losing boxcars every year, and at this point we have not been replacing them with hoppers. Is that correct?

**Mr. Miles:** That is correct. The last hopper car purchases were made a couple of years ago.

**Mr. Angus:** This report talks about the need for, I think, 3,000 cars by 1990 if certain factors have not been... The reality is—

**Mr. Miles:** It depends on the assumptions of movement.

**Mr. Angus:** —we do not have enough time between when you guys announce what the size of the crop is and when it has to move to get those cars.

**Mr. Miles:** But you are making an assumption that they need to be built. The more cost-effective manner of acquiring capacity in the short term is to lease in the North American market, not necessarily to build.

**Mr. Angus:** We will not get into that today. That is another debate for this committee from time to time.

[Traduction]

**M. Miles:** Oui.

**M. Angus:** À quoi attribuez-vous l'amélioration?

**M. Miles:** Cela tient en partie aux améliorations apportées aux installations de Prince Rupert. Nous pouvons maintenant faire entrer des trains entiers. Le port lui-même peut accepter des trains de 90 à 105 wagons. On peut faire entrer un train entier, le décharger en huit heures puis le faire repartir.

**M. Angus:** Dans quelle mesure cela tient-il au fait que les wagons fermés ne sont plus sur votre chemin?

**M. Miles:** C'est une partie de l'explication. Aussi, le port de Prince Rupert n'a pas de basculeur à wagons, si bien qu'il n'accepte que les wagons-trémies. De fait, sur la côte ouest, nous essayons depuis trois ou quatre ans d'envoyer des wagons-trémies là-bas. Mais tant que les trains n'ont pas à être scindés... Ce qui est plus ennuyeux pour nous que les wagons fermés ou les wagons-trémies, c'est quand un train contient toutes sortes de produits différents. S'il faut aiguiller chaque wagon, ça ralentit les choses.

**M. Angus:** Le parc de wagons suffit-il à transporter tout le grain que nous avons aujourd'hui? Et dans l'avenir?

**M. Miles:** Comme M. Jarvis l'a dit, tout change constamment. Si un marché spectaculaire était signé, il se pourrait que les compagnies de chemin de fer ne puissent pas suffire à la tâche au pied levé. Mais avec un préavis, elles trouveront, comme elles l'ont fait dans le passé, suffisamment de wagons pour répondre à la demande. Nous sommes satisfaits des wagons actuellement en service. Le parc du CN avoisine les 15,000 wagons, celui de CP a de 12,500 à 13,000 wagons.

**M. Angus:** Mais nous perdons aussi des wagons fermés chaque année et nous n'avons toujours pas commencé à les remplacer par des wagons-trémies, n'est-ce pas?

**M. Miles:** C'est vrai. La dernière fois que nous avons acheté des wagons-trémies, ça remonte à il y a quelques années.

**M. Angus:** Dans le rapport, on dit qu'on aura besoin de quelque 3,000 wagons d'ici à 1990...

**M. Miles:** Cela dépend des hypothèses retenues.

**M. Angus:** Entre le moment où vous nous annoncez l'importance de la récolte et le moment où il faut obtenir les wagons, il n'y a pas assez de temps.

**M. Miles:** Mais vous posez en hypothèse qu'ils devront être construits. La façon la plus rentable d'augmenter la capacité à court terme est de louer sur le marché nord-américain, pas nécessairement de construire.

**M. Angus:** Nous n'entrerons pas là-dedans aujourd'hui. Le comité se penchera là-dessus une autre fois.

## [Text]

Mr. Jarvis, you mentioned, in response to I guess it was Mr. Taylor's question, the costings of... Who pays for the movement on the lakers?

Mr. Jarvis: The movement of the grain?

Mr. Angus: Yes, from Thunder Bay.

Mr. Jarvis: The Canadian Wheat Board.

Mr. Angus: Does that come out of the pool amount?

Mr. Jarvis: Yes.

Mr. Angus: So therefore it is the producer who is paying that cost and there is no government subsidy.

Mr. Jarvis: That is correct.

Mr. Angus: A couple of technical things. Again, it is back to this report. It talks about the Canadian Wheat Board practice of delaying contract awards to March, which makes it difficult and more expensive to properly outfit vessels for the start of navigation; that contract awards in early January would enable the companies to have the repair and outfitting work carried out at a non-peak period and obtain better value for their expenditures. Is that true; and if so, why?

Mr. Jarvis: You have heard the Dominion Marine Association's point of view on running a lake fleet. We will book with the companies as soon as we think it is advantageous to do so. We will give them as much notice as possible. As well, one of our objectives, of course, is to get the best rate possible, so sometimes it is a bit of a to and fro. But the most important factor is what is the state of our sales book in January or in February or in March. We are usually in a position to get off to a good start at the opening of navigation. But sometimes those sales may not be made until March 1, and so we do not finalize our program until we have a pretty good feel of what our sales picture is and what our requirements are.

Mr. Angus: I have a question to both Mr. Jarvis and Mr. Horner. One of the suggestions in this report is that the At and East rates be eliminated. The view of the author is that would mean more grain will move through the system. In fact, comments this morning suggest the subsidy could then be applied to the movement of grain through the rest of the lakes. I would like to get the reaction from both you gentlemen on that recommendation.

Mr. Jarvis: Go ahead, Jack.

Mr. J. Horner: That is really beyond the GTA.

Mr. Angus: I am sorry. I am not looking for a value judgment to say whether it makes sense or not, I am looking for an indication of what the impact would be. Would it do what the report suggested, and that is move more grain, or would it just eliminate a subsidy for somebody? I am looking for technical answers to a political suggestion, I guess.

## [Translation]

Monsieur Jarvis, vous avez répondu à M. Taylor je crois que le coût... qui paie pour le transport à bord des navires hors-mer?

M. Jarvis: Le transport du grain?

M. Angus: Oui, à partir de Thunder Bay.

M. Jarvis: La Commission canadienne du blé.

M. Angus: Est-ce que c'est prélevé sur le compte de mise en commun?

M. Jarvis: Oui.

M. Angus: C'est donc le producteur qui paie; il n'y a pas de subventions du gouvernement.

M. Jarvis: C'est ça.

M. Angus: Quelques questions d'ordre technique. J'en reviens au rapport. On dit que la Commission canadienne du blé attend jusqu'en mars pour adjudger les contrats, ce qui fait monter le prix de l'équipement des navires. S'ils étaient adjudgés au début de janvier, les compagnies pourraient faire réparer et équiper leurs navires pendant la saison morte et ainsi économiser. Est-ce que c'est vrai, et si oui pourquoi?

M. Jarvis: Vous savez ce que la *Dominion Marine Association* vous a dit sur l'exploitation d'une flotte de navires hors-mer. Nous retenons les services d'une compagnie dès que cela nous semble avantageux. Nous leur donnons autant de préavis que nous pouvons. Nous cherchons aussi, évidemment, à obtenir le meilleur prix possible, si bien qu'il y a toujours une légère valse-hésitation. Mais ce qui compte le plus, c'est l'état de notre carnet de commandes en janvier, février ou mars. Nous sommes habituellement en mesure de nous mettre en branle dès l'ouverture de la saison de navigation. Mais il arrive que des ventes ne soient pas réalisées avant le 1<sup>er</sup> mars; dans des cas comme ceux là, nous n'arrêtons pas notre programme tant que nous n'avons pas une bonne idée de nos ventes et de nos besoins.

M. Angus: La prochaine question s'adresse aussi bien à M. Jarvis qu'à M. Horner. Le rapport suggère que les tarifs de l'Atlantique et de l'est soient supprimés. D'après l'auteur, cela permettra de transporter plus de céréales. En fait, d'après ce que j'ai entendu ce matin, la subvention pourrait financer le transport du grain dans le reste des Grands lacs. J'aimerais savoir ce que vous en pensez.

M. Jarvis: Vas-y, Jack.

M. J. Horner: Cela n'entre pas dans les attributions de l'OTG.

M. Angus: Je regrette. Je ne vous demande pas de porter un jugement sur la validité de l'idée; je voudrais savoir quelles seraient les répercussions. Arriverait-il ce que le rapport dit—que plus de céréales seraient transportées—ou quelqu'un serait-il tout simplement privé d'une subvention? Je voudrais entendre ce que pensent les experts d'une suggestion politique, je suppose.

[Texte]

**Mr. Miles:** It would depend on the circumstances. I think you would have to examine the buyers to see whether they could be serviced by anything other than rail in the At and East, because that is part of the restriction: they just cannot be serviced by the lakes.

**Mr. Angus:** And is not part of the grain that is moved in there grain that has been moved after freeze-up in a lower part and it is that last two or so weeks from Thunder Bay with the lakers filling up those bay ports, which in turn are then trans-shipped by rail under the At and East subsidy to I guess Montreal, Quebec City, and Halifax?

**Mr. Jarvis:** I might just comment that we do move 500,000 to 600,000 tonnes each winter under that rate. It is a useful arrangement for us, because it facilitates a movement of grain to the Atlantic to service customers during the winter period. Whether that is the best investment of the taxpayer's dollar in movement of grain may be open to discussion, but we welcome having the rate available to us.

• 1735

We are in a little better position now than we used to be in terms of serving customers off the Atlantic in the wintertime without Halifax and Saint John, in the sense that Quebec is now well-equipped to unload railcars and we can ship grain through there in the wintertime—and Montreal, to a lesser extent. It is a question really of priorities and the use of a dollar, I suppose, as to whether the At and East rate is a good investment or not.

**Mr. Angus:** As you gentlemen know, there was a lot of focus in Thunder Bay because of early lay-offs. We normally get lay-offs just after the start of the crop year: there is a bit of a downturn while you wait for the fall markets, plus we are usually full because there has been that last-minute run by the producer, I gather, who wants to sell his grain or get his grain moving so he gets that year's price before it drops another \$10, \$20, \$30, or whatever.

What happened this summer... In the longer term, what can we do to eliminate this boom-bust around the end of July and the beginning of August to smooth things out so we do not have this chaos—in Thunder Bay particularly, but I would suspect along the rail lines too? I would like both of you to respond.

**Mr. Jarvis:** Speaking from a marketing point of view, most of our movement is customer driven; in other words, the contracts where we have committed service in those contracts.

This year we booked all the lake freight that we could get our hands on at the opening. We got a very early opening due to the mild winter, and we got off the mark very quickly. With the co-operation of the lake companies

[Traduction]

**M. Miles:** Cela dépend des circonstances. Il faut examiner le cas des acheteurs pour voir s'il y a moyen de leur assurer le service autrement que par le chemin de fer dans l'est et dans la région de l'Atlantique, parce que c'est justement l'un des obstacles: Ils ne peuvent pas être desservis à partir des Grands lacs.

**M. Angus:** Et est-ce qu'une partie des céréales qui sont transportées là ne sont pas des céréales qui ont été transportées après le gel en aval, et n'est-ce pas au cours de ces deux ou trois semaines qu'à partir de Thunder Bay, les navires remplissent les ports de la baie, leur chargement étant ensuite acheminé par voie ferrée grâce à la subvention accordée à la région de l'Atlantique et à celles de l'est en direction, je suppose, de Montréal, Québec et Halifax?

**M. Jarvis:** Je dirais seulement que nous transportons entre 500,000 et 600,000 tonnes chaque hiver grâce à ce tarif. Il nous sert bien, parce qu'il facilite le mouvement des céréales de l'Atlantique, ce qui nous permet de desservir des clients pendant l'hiver. On peut toujours débattre de la question de savoir s'il s'agit d'une bonne façon de dépenser l'argent du contribuable, mais nous, nous trouvons que ce tarif nous est utile.

Nous sommes maintenant un peu mieux capable de servir nos clients de l'Atlantique en hiver sans utiliser les ports d'Halifax et de Saint-Jean, car Québec est maintenant bien équipé pour décharger les wagons, de sorte que nous pouvons maintenant expédier le grain par ce port en hiver—et, dans une moindre mesure, par Montréal également. Pour savoir si le tarif de l'est est un bon placement ou non, je suppose qu'il faut tenir compte des priorités et de la façon dont l'argent est utilisé.

**M. Angus:** Comme vous le savez sans doute, les mises à pied hâtives qui ont eu lieu à Thunder Bay ont attiré beaucoup d'attention sur ce port. Normalement, les mises à pied se font tout juste après le début de l'année de la récolte: il y a une légère baisse de la demande en attendant les marchés d'automne, et les entrepôts sont généralement pleins à cause des efforts de dernière minute des producteurs qui veulent vendre leurs céréales au prix courant avant qu'il ne chute de 10\$, 20\$, 30\$ ou plus.

Quant à ce qui est arrivé cet été... À plus long terme, que pouvons-nous faire pour éviter le pendule de l'expansion-récession qui survient vers la fin juillet, début août, pour équilibrer les choses et éviter ce chaos—particulièrement à Thunder Bay, mais aussi le long des lignes de chemin de fer? Ma question s'adresse aux deux témoins.

**M. Jarvis:** Du point de vue commercialisation, la plupart de nos mouvements sont fonction des clients; en d'autres termes, tout dépend des contrats de service que nous avons signés.

Cette année, nous avons réservé dès le début tous les cargos hors-mer que nous avons pu trouver. La saison a commencé très tôt grâce à l'hiver clément, et nous avons pu démarrer sur les chapeaux de roue. Avec la

[Text]

we moved a lot of grain, all against contracts that were at hand to be serviced in that early period. Then, as is not unusual, as we got into the summer period—it happened a little earlier than usual this year—our contracts dropped off. We were serving an area that harvests in the same period as we do to quite an extent.

So the August-September slowdown is not unusual. This year it happened earlier—there is no question—in June. On the other side of it, we just moved every tonne we could get tonnage to handle in the earlier part of the year.

I know that from the lakers' point of view it would be more efficient for them, and we would rather for their sake have a more constant movement; but in this kind of market particularly, but really at any time, you have to respond to the market opportunities.

**Mr. Angus:** Maybe you should have moved more over the winter rail program then.

**Mr. Jarvis:** That is expensive.

**Mr. Angus:** Yes, Mr. Chairman, I have a request through you as chairman to the Wheat Board and the GTA: if there are any areas within the Trade & Transportation Group study that directly affect the agency or the board on which they would like to provide us with some feedback in terms of supportive recommendations or questioning them, I would like us to request that they do that in writing so we can add to the very extensive knowledge we have gained today from the appearance this morning, as well as from their appearance this afternoon.

**The Vice-Chairman:** I believe our witnesses are in agreement with that request. Thank you very much.

**Mr. Reid:** I have a small but encompassing question. Mr. Jarvis, you have indicated on behalf of the Canadian Wheat Board that your primary concern is that of the producer. The presentation indicates that the cargo shipped by way of the St. Lawrence Seaway is still at a fairly substantial level. I note, if I might reference to yourself and to Mr. Horner page V-6 of the Trade & Transportation Group study again, that there is a statement there that there will always be a large segment of grain grown in western Canada in Manitoba and part of Saskatchewan for which the seaway route—that means the whole route—is the lowest cost alternative. They point out that if you took a cost factor rather than an equidistance factor, you would be encompassing a fair bit of Saskatchewan, and I would suggest too that you would be encompassing a larger portion of the 140,000 growers you are concerned with.

• 1740

I make that background comment. And then I wonder why there is such a broad perception given of the necessity... because later in your own report, Mr. Jarvis,

[Translation]

collaboration des compagnies exploitant les cargos hors-mer, nous avons réussi à expédier énormément de céréales, pour exécuter les contrats de service qui nous avions conclus. Puis, phénomène habituel du début de l'été—qui est survenu un peu plus tôt que d'habitude cette année—les contrats ont commencé à diminuer. Nous desservions une région où les récoltes se font dans une grande mesure en même temps que notre période d'expansion.

Le ralentissement entre août et septembre n'a rien d'exceptionnel. Cette année, il est survenu en juin, plus tôt que d'habitude, il n'y a aucun doute là-dessus. Par contre, nous avons réussi à expédier au début de l'année toutes les tonnes de marchandises qui nous ont été confiées.

Du point de vue des cargos hors-mer, je sais qu'il serait beaucoup plus rentable d'avoir un mouvement plus constant. Cependant, étant donné le type de marché dont il s'agit—en fait, dans n'importe quel marché—il faut pouvoir profiter des occasions lorsqu'elles se présentent.

**M. Angus:** Vous auriez peut-être dû profiter un peu plus du programme d'hiver des chemins de fer.

**Mr. Jarvis:** C'est très coûteux.

**M. Angus:** Oui. Monsieur le président, ma prochaine question s'adresse à la fois à la Commission canadienne du blé et à l'OTG. Je voudrais qu'ils nous disent s'il y a des éléments dans l'étude du *Trade and Transportation Group* qui les touchent directement ou s'ils ont des remarques à faire appuyant ou rejetant certaines des recommandations. Le cas échéant, je leur demanderais de nous en faire part par écrit afin que nous puissions les ajouter à tout ce que nous avons appris aujourd'hui grâce aux séances de ce matin et de cet après-midi.

**Le vice-président:** Je crois que les témoins sont d'accord avec votre demande. Merci beaucoup.

**M. Reid:** J'aurais une petite question qui est plutôt générale. Monsieur Jarvis, vous avez indiqué que la principale préoccupation de la Commission canadienne du blé est de servir le producteur. Vous disiez dans votre exposé qu'une proportion importante de la marchandise est expédiée par la Voie maritime du Saint-Laurent. Je vous renvoie encore une fois à la page V-6 de l'étude du *Trade and Transportation Group*, où l'on dit que la Voie maritime—d'un bout à l'autre—demeure la solution la moins coûteuse pour expédier une bonne partie des céréales cultivées dans l'ouest du Canada, au Manitoba et dans certaines parties de la Saskatchewan. L'étude révèle que, si l'on tient compte du facteur coût plutôt que du facteur équidistance, on englobe une bonne partie de la Saskatchewan. À mon avis, on englobe aussi une plus grande proportion des 140,000 cultivateurs dont vous vous occupez.

Je fais cette observation à titre d'information. Je me demande ensuite pourquoi on interprète de façon si générale la nécessité... parce que plus tard dans votre

## [Texte]

you point out that the Canadian Wheat Board at any time buys or sells grain in the most efficient, economical way, and one way to reduce the costs is to use the west coast as much as possible. I do not like that "as much as possible" and the general perception it leaves, and I particularly do not like reference to statements made by the Grain Transportation Agency about a year ago, whereby they were going to move grain westerly for one reason or another, but it was going west.

I do not know whether it was an off-the-cuff remark or not, but a representative of the Grain Transportation Agency talked about Thunder Bay as a "residual" port and the seaway becoming not cost-efficient. Well, we might not be as cost-efficient as we might be, but I tell you, as long as you take equidistance and make it easy, take an equidistant rate as a means of shipping east and west, then you are not going to be acting in the interest of the farmers.

**Mr. Jarvis:** Mr. Reid, I welcome your comment. Let me say this. In current charges, the rail freight rate the farmer must pay on shipments made through the Canadian Wheat Board, it would pay us to move all the grain through the west coast, from the point of the view of the costs charged or incurred. That has nothing to do with what the government contributes to the rail rate. That is another question. But in terms of the cost from Winnipeg to the west coast, it is \$10 to \$12 a tonne for the farmer rate. I do not have the exact rate in front of me, but it would be of that order to ship grain from eastern Manitoba to the west coast. But to ship that same grain to the St. Lawrence River, which is in a similar export position to the Pacific coast, it is the rail rate to Thunder Bay plus \$20-odd to move it forward.

So if it were strictly a cost point of view, there were no physical limitations, and all customers were prepared to go to the west coast, the cost, from a strictly cost point of view, would force it all through the west coast. There are other considerations: the limit of the capacity on the west coast, the fact that some customers prefer to be serviced through the east coast, etc. But strictly cost-wise, it is cheaper to put any of it through the west coast now.

**The Vice-Chairman:** When you make your statement saying that, do you include all hidden or unreal costs with the real costs when you talk about the railroad? I am strictly impartial, as the Chair, you must realize. If we talk about twin-tracking, we talk about tunnels, we talk about railroad equipment for CN, are we on the right track—pardon the pun—when we say that?

**Mr. Jarvis:** What I am referring to, sir, is the costs that are incurred by the producer and that the producer pays, and that is the rail rate.

## [Traduction]

propre rapport, monsieur Jarvis, vous dites que la Commission canadienne du blé procède toujours de la manière la plus efficace et la plus économique pour acheter ou revendre les céréales, et qu'une façon de réduire les coûts serait d'utiliser le plus possible les installations de la côte ouest. Je n'aime pas l'expression «le plus possible», ni l'impression générale qu'elle donne, ni la mention de la déclaration faite par l'Office du transport du grain il y a environ un an, qui disait que les céréales allaient être expédiées vers l'ouest pour une raison ou pour une autre.

Je ne sais pas s'il s'agissait d'une remarque impromptue, mais un représentant de l'OTG a qualifié Thunder Bay de port «accessoire» et a dit que la voie maritime n'était plus rentable. Eh bien, elle n'est peut-être pas aussi rentable qu'elle pourrait l'être, mais je vais vous dire une chose, tant que vous allez expédier de la marchandise vers l'est ou vers l'ouest avec des tarifs d'équidistance, vous ne protégerez pas les intérêts des agriculteurs.

**M. Jarvis:** Monsieur Reid, j'apprécie votre remarque. Je vais vous dire une chose. À l'heure actuelle, compte tenu du tarif de transport que doivent payer les agriculteurs pour la marchandise expédiée par train par l'intermédiaire de la Commission canadienne du blé, il serait plus rentable pour nous d'envoyer toutes les céréales jusqu'à la côte ouest, car les frais seraient moins élevés et cela n'a rien à voir avec le montant de la subvention gouvernementale des tarifs ferroviaires, qui est une tout autre question. Mais il en coûte à l'agriculteur entre 10\$ et 12\$ la tonne pour expédier des marchandises de Winnipeg à la côte ouest. Je n'ai pas le tarif exact sous les yeux, mais il en coûte à peu près cela pour expédier des céréales de l'est du Manitoba jusqu'à la côte ouest. Mais pour envoyer les mêmes marchandises au Saint-Laurent, qui est dans une position d'exportation semblable à celle de la côte du Pacifique, il faut payer le tarif ferroviaire jusqu'à Thunder Bay, plus 20\$ la tonne.

Donc, si le seul critère était celui du coût, s'il n'y avait aucune restriction d'ordre matériel et que les clients n'y voyaient aucun inconvénient, tout serait expédié à la côte ouest parce que les coûts sont inférieurs. Mais il y a aussi d'autres considérations. La capacité des installations de la côte ouest, le fait que certains clients préfèrent passer par la côte est, etc. Mais sur le plan strictement du coût, il est moins cher dans ce moment d'envoyer les marchandises sur la côte ouest.

**Le vice-président:** Lorsque vous faites une telle affirmation, incluez-vous tous les coûts cachés avec les coûts réels des chemins de fer? Vous comprenez, bien entendu, qu'à titre de président, je n'ai aucun parti pris. Si nous parlons de doublement des voies, de tunnels, de matériel ferroviaire pour le CN, sommes-nous sur la bonne voie pour ainsi dire?

**M. Jarvis:** Je parlais du tarif ferroviaire que doivent payer les producteurs.

**[Text]**

**An hon. member:** You should have asked that question of the group this morning.

**Mr. Peter Thomson (Deputy Administrator, Grain Transportation Agency):** Some references were made to comments that have been attributed to me on the port of Thunder Bay being "residual". My comment was made in response to notice that for the second year in a row more grain had been shipped out of the west coast than through the port of Thunder Bay. The cost factors involved in that have been well described today by Mr. Jarvis.

My comment, as I explained at the time, was not to use the word "residual" in the sense that only a little grain would move there, but in the sense that the west coast, because of cost factors, was becoming the preferred outlet from the producers' point of view. If any other understanding was taken from those comments, I am sorry that is the case, but I think the cost figures have been adequately described here today.

• 1745

**Mr. Reid:** As a good Conservative, I am not talking about markets. If the market indicates it should go to the west coast, it should go to the west coast. But I do not want the perception being given that all the grain that can be moved to the west coast will be and the balance will be shipped through Thunder Bay. If the market is the traditional market in Europe, then you have, I think, a cost advantage in the easterly direction.

**Mr. Thomson:** That is not what was said here today, sir.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, in all fairness, I think one of the things that is very clear today, and Mr. Thomson has helped to clarify it—and I should point out that he came back to Thunder Bay to clarify those remarks publicly because of the concern that was created—from the testimony we have had today is there are laws in this country that in effect dictate certain things to occur, and one is a law that gives the Canadian Wheat Board its mandate to get the best possible deal for the producer. The other is the law that affects the operation or the application of a subsidy and the rate structure for the WGTA. And our task as a committee, once we complete our process of investigation, is to try to figure out how we can change those laws so the Wheat Board is able to give equal treatment, so the WGTA is not balanced in favour of somebody else but is neutral in terms of the movement of the commodity they deal with without having any negative impact on the producer.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Angus.

Gentlemen, witnesses, we thank you for having appeared before us this afternoon and for your invaluable information. And you can rest assured that as a committee we will be taking it very seriously.

This committee is now adjourned until Thursday at 9.30 a.m., at which time we shall have before us the president of the St. Lawrence Seaway Authority.

**[Translation]**

**Une voix:** Vous auriez dû poser la question aux témoins de ce matin.

**M. Peter Thomson (sous-administrateur, Office du transport du grain):** Vous avez fait allusion à une de mes remarques au sujet du port de Thunder Bay que j'aurais qualifié d'«accessoire». J'avais fait cette remarque lorsque quelqu'un avait mentionné que pour la deuxième année de suite, une plus grande proportion de céréales avaient été expédiées par la côte ouest que par le port de Thunder Bay. M. Jarvis vous a clairement expliqué aujourd'hui les éléments de coût qui ont influencé cet état de choses.

Comme je l'avais expliqué à ce moment-là, j'ai employé l'expression «accessoire» non pas pour dire que peu de céréales y seraient envoyées, mais plutôt pour expliquer qu'étant donné les facteurs de coût, la côte ouest était en train de devenir le point d'expédition préféré des producteurs. Si mes remarques ont été interprétées autrement, j'en suis désolé, mais je crois que les chiffres vous ont été clairement présentés aujourd'hui.

**M. Reid:** En tant que bon Conservateur, je ne parle pas du marché. Si le marché indique qu'il est préférable de passer par la côte ouest, c'est ce qu'il faut faire. Cependant, je ne voudrais pas donner l'impression qu'il faut envoyer le plus de céréales possibles à la côte ouest et le reste à Thunder Bay. Si le grain est destiné aux marchés européens traditionnels, il me semble qu'il serait plus avantageux de l'envoyer vers la côte est.

**M. Thomson:** Ce n'est pas ce qui s'est dit aujourd'hui.

**M. Angus:** Excusez-moi, monsieur le président. Une chose est clairement ressortie aujourd'hui, et M. Thomson a contribué à le préciser. Je signale d'ailleurs qu'il était retourné à Thunder Bay pour expliquer ses remarques publiquement étant donné l'émoi qu'elles avaient causé. Nous avons des lois au Canada pour réglementer certaines choses, et l'une d'elle donne à la Commission canadienne du blé le mandat d'obtenir le meilleur marché possible pour les producteurs. Une autre, la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, régit l'administration des subventions et de la structure des tarifs. Une fois son étude terminée, le Comité devra proposer des modifications aux lois afin que la Commission puisse accorder le même traitement à tous et pour faire en sorte que la Loi sur le transport du grain de l'Ouest ne favorise pas les uns au détriment des autres mais qu'elle permette plutôt le mouvement des denrées sans nuire aux producteurs.

**Le vice-président:** Merci beaucoup, monsieur Angus.

Messieurs, nous vous remercions d'être venus cet après-midi pour cette séance d'information si enrichissante. Je vous assure que cela nous sera très utile.

La séance est levée jusqu'à jeudi prochain, 9h30. Nous recevrons ce jour-là le président de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent.

















If undelivered, return COVER ONLY to:  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

#### WITNESSES

*From the Trade and Transportation Group:*

F.J. Trotter, President.

*From the Dominion Marine Association:*

Norman Hall, President.

*From the Ontario Ministry of Transportation and Communication:*

Norm Mealing, Executive Director, (Provincial Transportation Division);

Rod Taylor, Head, (Distribution Policy Section).

*From the Canadian Wheat Board:*

William Jarvis, Chief Commissioner.

*From the Grain Transportation Agency:*

Jack Horner, Administrator;

Peter Thomson, Deputy Administrator;

Gordon Miles, Acting Executive Director, Operations.

#### TÉMOINS

*Du Trade and Transportation Group:*

F.J. Trotter, président.

*De la Dominion Marine Association:*

Norman Hall, président.

*Du ministère des Transports et des Communications de l'Ontario:*

Norm Mealing, directeur exécutif, Division des transports provinciaux;

Rod Taylor, directeur, Distribution/politique.

*De la Commission canadienne du blé:*

William Jarvis, commissionnaire.

*De l'Office de transport du grain:*

Jack Horner, administrateur;

Peter Thomson, administrateur adjoint;

Gordon Miles, directeur exécutif suppléant, Opérations.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 43

Thursday, September 17, 1987

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 43

Le jeudi 17 septembre 1987

Président: Patrick Nowlan

---

*Minutes of Proceedings and Evidence of the  
Standing Committee on*

## Transport

---

*Procès-verbaux et témoignages du Comité  
permanent des*

## Transports

---

RESPECTING:

Annual Report of the St. Lawrence Seaway  
Authority 1985-1986

---

CONCERNANT:

Rapport annuel de l'Administration de la Voie  
maritime du Saint-Laurent 1985-1986

---

WITNESS:

(See back cover)

---

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)

---

Second Session of the Thirty-third Parliament,  
1986-87

---

Deuxième session de la trente-troisième législature,  
1986-1987

## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl L. Gray

### Members

Iain Angus  
Ross Belsher  
Les Benjamin  
Terry Clifford  
Dennis H. Cochrane  
André Ouellet  
Joe Reid  
Fernand Robichaud  
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Mary MacDougall  
*Clerk of the Committee*

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl L. Gray

### Membres

Iain Angus  
Ross Belsher  
Les Benjamin  
Terry Clifford  
Dennis H. Cochrane  
André Ouellet  
Joe Reid  
Fernand Robichaud  
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

*Le greffier du Comité*  
Mary MacDougall

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

THURSDAY, SEPTEMBER 17, 1987  
(73)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:38 o'clock a.m., in Room 253-D Centre Block, this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Les Benjamin, André Ouellet, Joe Reid, Gordon Taylor.

*In attendance:* John Christopher, Research Officer, Library of Parliament. David Cuthbertson, Consultant to the Committee.

*Witness: From the St. Lawrence Seaway Authority:* Bill O'Neil, President.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, October 1, 1986 relating to the Annual Report 1985-1986 of the St. Lawrence Seaway Authority (*See Minutes of Proceedings and Evidence, Tuesday, December 2, 1986, Issue No. 3*).

Bill O'Neil made a brief statement and answered questions.

At 10:55 o'clock a.m., the Committee proceeded to meet *in camera* on its scheduled trip to Europe Thursday, September 24 to Monday, October 12, 1987.

At 11:15 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Mary MacDougall  
*Clerk of the Committee*

**PROCÈS-VERBAL**

LE JEUDI 17 SEPTEMBRE 1987  
(73)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à 9 h 38 dans la pièce 253-D, Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Les Benjamin, André Ouellet, Joe Reid et Gordon Taylor.

*Également présents:* John Christopher, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement. David Cuthbertson, conseiller technique auprès du Comité.

*Témoin: De l'Administration de la Voie maritime du St-Laurent:* Bill O'Neil, président.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du mercredi 1<sup>er</sup> octobre 1986 relatif au rapport annuel de l'Administration de la Voie maritime du St-Laurent 1985-1986 (*Voir Procès-verbaux et témoignages du mardi, 2 décembre 1986, fascicule n° 3*).

Bill O'Neil fait une brève déclaration et répond aux questions.

À 10 h 55, le Comité poursuit ses travaux à huis clos pour discuter du voyage en Europe prévu du jeudi 24 septembre au lundi 12 octobre 1987.

À 11 h 15, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*  
Mary MacDougall

**EVIDENCE***[Recorded by Electronic Apparatus]**[Texte]*

Thursday, September 17, 1987

• 0938

**The Chairman:** Colleagues, I see a quorum for hearing evidence. As some members know, and as I mentioned to Mr. O'Neil, there are a couple of housekeeping matters we hope to discuss when more members arrive, and at that time we will go in camera.

In view of the fact we have a quorum now to hear evidence, to save time I would like to welcome Mr. O'Neil again before the committee. You have been here before. You understand our term of reference in terms of the St. Lawrence Seaway, its present and future. I do not know if you have any statement to make at first, but if you do, please do. We will otherwise get right into the questioning.

As you know, after you we are going to have your American counterpart, who will be appearing in sort of a quasi way before the committee, giving views from the American side. I know you might be interested in that. I know you know what the views are, and the committee might be interested in some of your responses and comments in terms of Mr. Emery's evidence.

That is the workload for this morning. Perhaps you could start in, and then as more members collect, I hope at some stage, perhaps even after your evidence, to switch into in camera and then go on with Mr. Emery. Welcome.

**Mr. Bill O'Neil (President, St. Lawrence Seaway Authority):** Thank you, Mr. Chairman. I will be pleased to remain after I have given the information you would like to obtain from me and after Mr. Emery makes his presentation, to comment as you may wish.

• 0940

When we appeared before the committee in June and December last year, I distributed background information about the seaway. I did not do it again because the information prepared at that time is still relevant. However, since then we have tabled our annual report for 1986-87. I will not go into details on the report, but there are a couple of points that are worth drawing to the committee's attention.

First, with respect to traffic, the year was about the same as the previous year. We had 37.6 million tons in the Montreal-Lake Ontario section and 41.6 million tons on the Welland. For all practical purposes, those figures are the same as for the previous navigation season.

On the financial side, the deficit was \$4.4 million, which is a substantial decline from the \$25.2 million in

**TÉMOIGNAGES***[Enregistrement électronique]**[Traduction]*

Le jeudi 17 septembre 1987

**Le président:** Chers collègues, nous sommes suffisamment nombreux pour entendre les témoins. Comme certains d'entre nous le savent, et comme je l'ai indiqué à M. O'Neil, nous avons à discuter de quelques questions internes lorsque nous serons plus nombreux; nous aurons recours au huis clos à ce moment-là.

Pour l'instant, nous avons le quorum pour entendre les témoins. Je vais donc de nouveau souhaiter la bienvenue à M. O'Neil. Ce n'est pas la première fois que vous comparaissez. Vous savez en quoi consiste notre mandat pour ce qui est de la situation actuelle et future de la Voie maritime du Saint-Laurent. Je ne sais pas si vous avez une déclaration liminaire à faire, mais si vous en avez une, vous pouvez y aller. Autrement, nous allons tout de suite passer aux questions.

Comme vous le savez, tout de suite après vous, nous entendrons votre homologue américain, qui témoignera à demi officiellement, à demi officieusement pour nous faire part du son de cloche américain. Vous y êtes sans doute intéressé. Vous le connaissez bien, et cela nous intéressera de savoir ce que vous penserez du témoignage de M. Emery.

Voilà donc ce qui attend le Comité ce matin. Vous pouvez donc commencer, et lorsqu'il y aura plus de députés présents, peut-être après votre témoignage, j'espère pouvoir passer au huis clos avant d'entendre M. Emery. Bienvenue à vous.

**M. Bill O'Neil (président, Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent):** Merci, monsieur le président. Je me ferai un plaisir de rester après vous avoir livré mon témoignage afin d'entendre M. Emery et de vous dire ce que je pense de ses propos.

Lorsque nous avons comparu devant le Comité en juin et en décembre de l'année dernière, je vous ai fait tenir la documentation de base au sujet de la voie maritime. Je n'ai pas jugé bon de recommencer cette fois-ci parce que cette information est toujours pertinente. Entre-temps, cependant, nous avons déposé notre rapport annuel de 1986-1987. Je ne veux pas en discuter en détail avec vous, mais il y a quand même quelques points sur lesquels j'aimerais attirer votre attention.

D'abord, en ce qui concerne le trafic, la dernière année a été comparable à l'année précédente. Nous avons accueilli 37.6 millions de tonnes sur le tronçon Montréal-Lac Ontario et 41.6 millions de tonnes sur le tronçon Welland. On peut donc dire que ces chiffres sont les mêmes que pour la saison de navigation précédente.

Sur le plan financier, le déficit s'est élevé à 4.4 millions de dollars, ce qui représente une baisse considérable par

## [Texte]

1985 and 1986. We had budgeted for a deficit of \$15.9 million for 1986-87, and of course were pleased to see the results.

We also had an accident-free year in 1986. As you will recall, we did have some problems in 1984 and 1985, and I think it should be drawn to people's attention that 1986 was an excellent year from an operational point of view with no difficulties at all.

We also started the rehabilitation program on the Welland Canal, which was approved by the government late last fall. It is a \$175 million program, with the government bringing in a special fund supplied to the authority, and not coming out of the toll base.

We did about \$14.2 million worth of work in 1986-87, which was a little bit ahead of our schedule. The program for this coming year will be slightly over \$26 million. During the year we renegotiated tolls with the United States. The Montreal-Lake Ontario section has remained frozen at the 1983 level. This means that through 1987 and 1988 there will have been no change in tolls in that section for five years. However, on the Welland, which has been the main source of our deficit over the years, we introduced an increase of 8% in 1987 and 1988. This averages about a 4% increase over the whole system for the two years, 1987 and 1988.

I mentioned to you last time I was here that we were getting involved in a joint marketing trade mission with the United States. We did that this winter. We visited five European cities with representatives of the shipping companies, the ports, the seaway authority, the agencies in Canada and about the same counterparts in the United States. In northwestern Europe we felt our message was well received. It is of course difficult to measure in absolute terms the success of a mission like this, but the attention that was given to it in Europe was indicative of the interest that people in cities such as London and Oslo have in the seaway system.

For the balance of 1987, we are looking at an operational year about the same as last year. The tonnages will be approximately the same as those I mentioned for 1986. It is, of course, quite dependent on what happens with the grain sales and grain movements for the balance of this year. At the present time, on the Montreal-Lake Ontario section we are about 8.7% higher than the same time last year, which equates to about 1.75 million tons. On the Welland, we are 3.5% ahead of last year which equates to about 800,000 tons, so certainly we are on the plus side of the ledger compared to the same time last year.

Mr. Chairman, I do not think it is necessary for me to go into any further detail. I will break my remarks there and come back on any of these points or any others the members may wish to address. Thank you.

## [Traduction]

rapport aux 25.2 millions de dollars de 1985 et de 1986. Pour 1986-1987, nous avions prévu un déficit de 15.9 millions de dollars, de sorte que nous sommes ravis des résultats.

L'année 1986 a également été une année sans accident. Vous vous souviendrez que nous avons éprouvé des difficultés en 1984 et en 1985; l'année 1986, nous sommes fiers de le souligner, a été une excellente année sur le plan des opérations; il n'y a pas eu de pépin.

Nous avons également amorcé le Programme de remise en état du canal Welland, qui avait été approuvé par le gouvernement à la fin de l'automne dernier. C'est un programme de 175 millions de dollars, faisant l'objet de crédits spéciaux du gouvernement et non pas financé au moyen des péages.

En 1986-1987, nous avons effectué pour environ 14.2 millions de dollars de travaux, ce qui nous place un peu en avance par rapport à notre échéancier. Au cours de l'année qui vient, nous dépenserons un peu plus de 26 millions de dollars au titre de ce programme. Nous avons renégoié nos péages avec les États-Unis au cours de l'année. Le tronçon Montréal—Lac Ontario est gelé au niveau de 1983. Ce qui signifie qu'en 1987 et 1988, les péages sur ce tronçon seront au niveau d'il y a cinq ans. Cependant, le long du tronçon Welland, où nous avons accumulé la plus grande partie de notre déficit au fil des années, nous avons prévu une augmentation de 8 p. 100 en 1987 et 1988. Sur l'ensemble du réseau, c'est une augmentation de 4 p. 100 en moyenne pour 1987 et 1988.

La dernière fois, je vous ai appris que nous nous apprêtons à participer à une mission commerciale conjointe avec les États-Unis. Elle a eu lieu au cours de l'hiver. Nous avons visité cinq villes européennes avec les représentants des compagnies de navigation, des ports, de l'administration de la voie maritime, d'organismes canadiens et américains concernés. En Europe du Nord-Ouest, nous avons eu l'impression que notre message avait été bien reçu. Il est évidemment toujours difficile de juger du succès d'une mission comme celle-là, mais l'attention que nous avons reçue en Europe nous permet de croire qu'il y a un intérêt marqué pour le réseau de la voie maritime dans des villes comme Londres et Oslo.

Pour le reste de 1987, nous nous attendons à un niveau d'activité à peu près le même que l'année dernière. Le tonnage sera à peu près le même que celui que j'ai indiqué pour 1986. Tout dépend évidemment des ventes et des transports de céréales pour le reste de l'année. Actuellement, le long du tronçon Montréal—Lac Ontario, l'augmentation par rapport à la même période de l'année dernière est de 8.7 p. 100, ce qui se traduit par environ 1.75 millions de tonnes. Sur le tronçon Welland, l'augmentation par rapport à l'année dernière est de 3.5 p. 100 ou de 800,000 tonnes, ce qui fait que nous sommes décidément en avance par rapport à l'année dernière.

Je pense que je vous ai donné suffisamment de détails pour l'instant, monsieur le président. Je vais m'arrêter là et répondre aux questions des députés. Merci.

[Text]

[Translation]

• 0945

**The Chairman:** Thank you, Mr. O'Neil. Mr. Angus.

**Mr. Angus:** Mr. O'Neil, I want to welcome you back to the committee. We always enjoy having our dialogue with you across the table.

On Tuesday of this week we had before us the author and the sponsors of a report called *Great Lakes St. Lawrence Seaway System: Review of the Grain Transportation Cost Structure*. It was done by the Trade and Transportation Group and Wintemute, Randle & Kilimnik, and was paid for by DMA and the Ontario Ministry of Transportation and Communications. Has the authority had a chance to review that report as it may specifically relate to matters within your jurisdiction? I am not asking you to talk about the Canadian Wheat Board or the GTA or anything else; but if you have had a chance to look at it, do you want to offer us some comments on any of the recommendations that may have an impact, in a positive or a negative way, on the operations of the St. Lawrence Seaway Authority?

**Mr. B. O'Neil:** Mr. Chairman, we have the report and have reviewed it quite carefully. It seems to us to be a very good compilation of information with respect to the various cost elements that go into the whole system. I think from that point of view it provides us with a spot from which we can look at the various components that go into making up the cost of moving goods from the Prairies—certainly the export position—on the St. Lawrence.

As I recall it, there are no particular recommendations with respect to the St. Lawrence Seaway Authority. In fact, in the compilation of their tables they have taken the position of lumping government charges together, and have not extracted the seaway charges directly. We ourselves, of course, are interested in the relationship of seaway tolls and seaway costs in this whole mix of things. Therefore we had prepared not a companion report, but sort of established similar information on the seaway costs. In general, our figures agree with the other report's.

With respect to the seaway authority itself, the average cost of moving a tonne of grain through the seaway would be \$1.13 per tonne. This would be 2% of the total transportation costs.

**Mr. Angus:** That is the St. Lawrence Seaway Authority's imposed cost.

**Mr. B. O'Neil:** That is the St. Lawrence Seaway Authority toll cost—all of the tolls, the money that the seaway authority receives directly from the shipping interests.

As I say, we were interested in what our position would be with respect to the others as shown in the document. But because they have not, as I can recall it, specifically

**Le président:** Merci, monsieur O'Neil. Monsieur Angus.

**M. Angus:** Je tiens à vous souhaiter la bienvenue, monsieur O'Neil. Il nous fait toujours plaisir de pouvoir discuter avec vous.

Mardi dernier, nous avons eu l'occasion d'entendre l'auteur et les commanditaires d'un rapport sur la structure des coûts du transport du grain dans le réseau de la voie maritime du St-Laurent et des Grands lacs. Ce rapport émanait du *Trade and Transportation Group* et de *Wintemute, Randle & Kilimnik*, et était financé par la DMA ainsi que le ministère des Transports et des Communications de l'Ontario. L'administration a-t-elle eu l'occasion d'examiner ce rapport pour les questions qui relèvent de sa compétence? Je ne vous demande évidemment pas de me parler de la Commission canadienne du blé ou de la Loi sur le transport du grain. Je vous demande tout simplement si vous avez eu l'occasion d'examiner le rapport, et de me dire ce que vous pensez des recommandations qui pourraient influencer d'une façon ou d'une autre les opérations de l'Administration de la voie maritime du St-Laurent.

**M. B. O'Neil:** Monsieur le président, nous avons reçu le rapport et l'avons examiné en détail. Il nous apparaît comme une excellente compilation de données sur les divers éléments de coût qui entrent dans le fonctionnement du réseau. Il est pour nous un excellent point de départ à partir duquel nous pouvons examiner les divers éléments de coût qui entrent dans le transport des denrées d'exportation des Prairies le long de la voie maritime du St-Laurent.

À notre connaissance, il n'y a aucune recommandation particulière touchant l'Administration de la voie maritime du St-Laurent. Dans la compilation de ces tableaux, le rapport a groupé tous les frais gouvernementaux et n'a pas séparé les frais afférents à la voie maritime. En ce qui nous concerne, nous sommes plus intéressés à l'équation péage de la voie maritime et coût de la voie maritime. Nous avions donc préparé un pendant à ce document, portant précisément sur la structure des coûts de la voie maritime. De façon générale, nos chiffres concordent avec ceux du rapport.

Pour ce qui est de l'Administration de la voie maritime elle-même, le coût moyen du transport d'une tonne de grain par le réseau est de 1.13\$, soit 2 p. 100 du coût de transport total.

**M. Angus:** C'est le coût exigé par l'Administration de la voie maritime du St-Laurent.

**M. B. O'Neil:** C'est le coût de tous les péages de l'Administration de la voie maritime du St-Laurent, ou ce que reçoit l'Administration de la voie maritime directement des compagnies de navigation.

Nous étions quelque peu curieux de savoir quelle était notre situation par rapport aux autres intervenants. Cependant, comme le rapport, à notre connaissance, n'a

## [Texte]

identified areas of savings in the Seaway where these costs come into the overall picture, it is a bit difficult for me to respond directly to your question.

**Mr. Angus:** Actually, one of the things we asked the author on Tuesday was if he could take his calculations. . . He breaks them down, in effect, between regulated costs and non-regulated costs. We asked him if he would give us an additional breakdown so we would separate government-imposed charges from those that are regulated, such as the elevation charges, and then leave the third one, basically the private sector charges. So we had another view of the situation.

One of the recommendations in the report is the elimination or the removal of the At and East rate, suggesting that would bring in anywhere from an additional 600,000 tonnes to 1.1 million tonnes through the seaway. It is my understanding that a lot of the grain that moves on the At and East actually does come from Thunder Bay after you shut down the lower part of the system because of freeze-up. In the last two weeks about 600,000 tonnes actually moves from Thunder Bay to the bay ports and then is railed under the At and East to Halifax for transferring there.

• 0950

Would you agree with this assessment? Whether you do or not, could you elaborate on whether or not the elimination of the At and East rates would actually bring about a greater movement of grain through the total system?

**Mr. B. O'Neil:** Mr. Chairman, I think this matter of the At and East is perhaps sometimes. . . there is a little bit of historical significance in it that may be lost. I find in looking at the At and East that really the basic reason for its being in place is sometimes set aside or is not known or is forgotten. It was initially put in place to cover export of western Canada grain by rail from the lake ports and upper St. Lawrence to Montreal or the maritime ports. It was to discourage the use of U.S. routes; this was the purpose of it.

The term "At and East" referred to the rate for a Canadian route that would be comparable to American rates for grain "at and east of Buffalo" to ports on the Atlantic seaboard. I think we sometimes lose sight really of what it was intended to do. Then of course it was extended from grain to flour later on, and then to Ontario export grain in 1978.

We do find some anomalies coming up, of course, where it is reported that grain is taken by ship from Sarnia to a lake port and back into a lake port so that it can benefit from the At and East rate. There is a sum of some \$35 million to \$40 million per year going into the subsidy program. You would have to question whether or not the money might not be spent in some other way to move the product in a cheaper fashion.

I have not gone into the details on each element of the disposition of the subsidy. It would just seem that if we are looking at the cheapest way of moving grain, there

## [Traduction]

pas identifié les éléments de coûts afférents à la voie maritime et les économies possibles à ce niveau, il nous est difficile de répondre à votre question.

**M. Angus:** Une des choses que nous avons demandées à l'auteur du rapport mardi était. . . Nous voulions savoir s'il lui était possible de faire la ventilation entre les coûts réglementés et les coûts non réglementés. Nous voulions savoir s'il était possible de séparer les frais exigés par le gouvernement, des frais réglementés comme les frais d'élévateur ainsi que des frais exigés par le secteur privé. Nous voulions avoir une autre perspective.

Une des recommandations du rapport était l'élimination ou l'abolition du tarif de l'Est, ce qui, selon son auteur, pouvait amener de 600,000 à 1.1 million de tonnes supplémentaires à la voie maritime. Si je comprends bien, une grande quantité du grain qui est expédié au tarif de l'Est vient de Thunder Bay, une fois la partie en aval du réseau fermée à cause des glaces. Au cours des deux dernières semaines, 600,000 tonnes environ sont expédiées de Thunder Bay aux ports intérieurs pour y être réexpédiées par rail au tarif de l'Est, à Halifax où elles sont transbordées.

Êtes-vous d'accord avec cette constatation? D'une façon ou d'une autre, pouvez-vous dire si l'élimination du tarif de l'Est amènerait un plus fort volume de grain dans l'ensemble du réseau?

**M. B. O'Neil:** Je pense que cette question du tarif de l'Est prête parfois. . . Il y a un aspect historique qu'il ne faut pas perdre de vue. Il y a un aspect du tarif de l'Est qui est parfois perdu en cours de route. Il a été instauré au début pour favoriser l'exportation du grain de l'Ouest canadien par chemin de fer des ports du lac et en amont, à Montréal et aux ports maritimes. Il visait à dissuader de passer par les États-Unis.

Le tarif de l'Est est le tarif d'un itinéraire canadien comparable au tarif américain du transport du grain à Buffalo vers l'est jusqu'aux ports de la côte Atlantique. Nous avons souvent tendance à perdre de vue l'objectif initial de ce tarif. Ensuite, il en est venu à s'appliquer non pas seulement au grain, mais également à la farine, puis au grain d'exportation de l'Ontario en 1978.

Nous entendons parfois parler d'anomalies. Il y a du grain qui est expédié par navire de Sarnia à un port des Lacs puis à un autre port des Lacs, de façon qu'il puisse profiter du tarif de l'Est. De 35 à 40 millions de dollars par année entrent dans le programme de subventions. Il faudrait peut-être voir si l'argent ne pourrait pas être mieux dépensé.

Je n'ai pas examiné tous les éléments de la subvention. Il me semble cependant qu'en vue d'économiser de l'argent dans le transport du grain, l'idée sous-jacente du

[Text]

could be some steps taken to, let us say, bring the At and East philosophy from the early 1960s to the early 1990s. For instance, it might be possible to have an understanding with the Canadian Wheat Board that any At and East movement would be limited to grain that is impossible to store in export position before the end of the navigation season. So if grain could move in a cheaper fashion. . .

I think what Canada is looking at, not necessarily various elements of it... for instance, the Canadian Wheat Board might be looking at the return they can get in cash. In the Canadian picture I think it is essential we look at the total cost of the movement. If it can be in any way assisted by directing the moneys in another fashion, then I think it is essential we look at it. As I mentioned, any grain that cannot be put into export position during the navigation season could be subject to the At and East but grain that can be put in an export position should not benefit. I think this might be a start.

**Mr. Angus:** It is an interesting approach. I am wondering whether you would take the following philosophy. Say the government agreed that only grain that could not be put in an export position before freeze-up would be included. What about the winter rail program out of Thunder Bay? This has been a negotiated program each year when it is needed because of the need to move grain from Thunder Bay to an export position because of market demands. There has also been pressure from the Prairies to move everything off, or as much as they can. Would you see an extension of the At and East to Thunder Bay under the condition that it is only grains that cannot be placed in an export position through the Great Lakes-St. Lawrence Seaway system?

**Mr. B. O'Neil:** Mr. Chairman, I am somewhat at a disadvantage on this one. One of the positions we in the St. Lawrence have taken is that we should be looking at this whole matter of costs on the same plane. If subsidies are applied then they should be looked at in the total cost picture. Any subsidy that goes to a competing mode—although we are not competing at that particular time of the year—then it is in our view unfair competition.

• 0955

Perhaps some of these commodities, some of the grain, could be moved and perhaps stored in ships, as is done in the lakes, or something like that, to attempt to avoid the movement by rail and thereby avoid the subsidy at all, if that is possible. I guess I feel that subsidies are to be avoided if at all possible, particularly when they are competing with our system.

**Mr. Angus:** However, the reverse, at least from my perspective, is true, that I would like the St. Lawrence Seaway Authority to get a subsidy so we could move the grain we are moving at a cheaper price. But I think I will leave that one for another day.

[Translation]

tarif de l'Est qui remonte au début des années 1960 pourrait être adaptée aux années 1990. Par exemple, on pourrait s'entendre avec la Commission canadienne du blé pour que le transport au tarif de l'Est soit limité au grain impossible à entreposer pour l'exportation avant la fin de la saison de navigation. Si le grain pouvait être transporté de façon plus économique. . .

Le Canada a diverses options, non pas nécessairement reliées aux divers éléments de la subvention. . . Par exemple, la Commission canadienne du blé pourrait être intéressée au rendement en espèces. Au Canada, nous devons examiner le coût total du transport. S'il y a une façon de réaliser des économies en réaffectant les fonds disponibles, il faut l'examiner. Comme je l'ai dit, le grain qui ne peut pas être mis en situation d'exportation au cours de la saison de navigation pourrait être assujéti au tarif de l'Est, mais non pas celui qui peut être mis en situation d'exportation. Cela pourrait être un point de départ.

**M. Angus:** C'est une approche intéressante. Je ne sais pas si vous seriez prêt à aller plus loin. Supposons que le gouvernement décide que seul le grain qui ne peut pas être mis en situation d'exportation peut être inclus. Qu'en est-il du programme de transport ferroviaire d'hiver à Thunder Bay? Le programme est négocié tous les ans selon le besoin; il faut transporter le grain de Thunder Bay prêt à être exporté lorsque la demande existe. Les Prairies exercent également des pressions pour que la plus grande quantité de grain possible soit transportée. La condition ne pourrait-elle pas être que c'est seulement le grain qui ne peut pas être mis en situation d'exportation par le réseau des Grands lacs et de la voie maritime du St-Laurent?

**M. B. O'Neil:** Je suis un peu mal placé pour répondre à cette question, monsieur le président. Nous, de la voie maritime du St-Laurent, estimons que les règles du jeu doivent être les mêmes lorsqu'il est question des coûts. S'il y a des subventions, elles doivent être examinées dans le contexte global. Si des subventions sont accordées à un mode concurrent, même si la concurrence ne joue pas à une certaine époque de l'année, nous estimons que c'est une concurrence déloyale.

Une partie des denrées, une partie du grain pourrait être transportée et entreposée dans les navires, selon la pratique courante sur les Grands lacs; il pourrait peut-être y avoir une façon d'éviter le transport ferroviaire et ainsi d'éviter le versement de la subvention, si possible. En ce qui nous concerne, le versement de la subvention doit être évité le plus possible, surtout lorsqu'il s'agit de la concurrence.

**M. Angus:** Je pourrais également dire de mon côté que j'aimerais que l'Administration de la voie maritime du St-Laurent octroie une subvention de façon à pouvoir transporter le grain au tarif le plus économique possible. Je ne m'engagerai cependant pas dans cette voie aujourd'hui.

[Texte]

Let me go back to the At and East for a moment, and then I want to get onto some other things, if I have time Mr. Chairman. You mentioned the back-haul from Sarnia up to the bay ports. I assume that is happening whenever they want to do it as opposed to at a time when they are incapable of shipping it east. Is that correct?

**Mr. B. O'Neil:** That is my understanding.

**Mr. Angus:** Would you feel it would be logical to drop the restriction of it has to come from one of the bay ports and expand that radius within the southern Ontario area so they do not have to go through the reverse haul; or is it a function of the rail system and the elevators as well?

**Mr. B. O'Neil:** I think it is a function of the rail systems and the elevators as well. As I say, basically we in the marine mode are opposed to the subsidy, because we consider it to be unfair competition. But in the broader picture, as I mentioned earlier, it seems to me rather strange that we would be moving grain in a less efficient manner and adding the cost of the total product to Canada, not necessarily directly to the cost of the grain. But Canada is paying more, and if that can be eliminated, then that money is available for perhaps some other more useful purpose.

**Mr. Reid:** Mr. Chairman, we welcome Mr. O'Neil back to the table on a very important subject to both of us, the St. Lawrence Seaway Authority and its viability and continuity in supplying the continental market from the seaboard.

Mr. O'Neil, just to paraphrase a quote or two you have been heard to make—something to the effect there is nothing wrong with the seaway that additional cargoes or more numerous transits will not fix—that leads me to raise the question of capacity and where we are going to get additional capacity as long and so long as we continue grain as that main cargo.

As a result of your marketing tour to Europe, were you given any reason to be more optimistic about more transits (a) by reason of foreign shipping going directly to Thunder Bay, loading directly; (b) alternative forms of cargo; and (c) even if there is a continuation of transshipping from lakers to ocean-going vessels? What optimism were you able to gather from that trip?

**Mr. B. O'Neil:** Mr. Chairman, I think the optimism was that the people we spoke to had very serious questions to raise about the seaway system. Some of them were knowledgeable; some of them used the seaway, so they know what it is all about. And in the case of dealing with people like that, it was mostly a matter of saying, well, we are in a program to fix the Welland, so you do not have to worry about that. It was a reconfirmation of what the government had decided to do.

[Traduction]

Je reviens sur le tarif de l'Est, avant de passer à un autre sujet, si vous le permettez, monsieur le président. Vous avez mentionné les voyages de retour entre Sarnia et les ports de la baie. Je suppose que la pratique existe non pas seulement lorsqu'il est impossible d'expédier vers l'Est.

**M. B. O'Neil:** C'est ce qu'on m'a dit.

**M. Angus:** Faudrait-il logiquement abandonner la restriction qui veut qu'il s'agisse des ports de la baie pour parler des ports du Sud de l'Ontario afin d'éviter les voyages de retour? Ou les réseaux ferroviaires et les éleveurs entrent-ils également en ligne de compte?

**M. B. O'Neil:** Je pense que le réseau ferroviaire et les éleveurs entrent en ligne de compte. Comme je l'ai dit, nous, du mode maritime, sommes opposés à la subvention, parce que nous y voyons une concurrence déloyale. De façon plus générale, comme je l'ai dit plus tôt, je ne vois pas pourquoi nous accepterions de transporter le grain d'une façon inefficace et d'accroître les coûts globaux pour le Canada, même si le coût du grain lui-même ne le reflète peut-être pas. Le Canada de façon générale paie plus qu'il ne faut, et si cette situation pouvait être évitée, l'argent pourrait être utilisé à de meilleures fins.

**M. Reid:** Monsieur le président, nous souhaitons la bienvenue de nouveau à M. O'Neil afin de discuter d'un sujet qui nous tient beaucoup à coeur, l'Administration de la voie maritime du St-Laurent, sa rentabilité et son aptitude à continuer desservir le marché intérieur à partir des ports de la côte.

Pour paraphraser certaines de vos déclarations, monsieur O'Neil, la voie maritime ne souffre d'aucun mal qu'une augmentation du nombre de cargaisons et de déplacements ne puisse guérir. J'aimerais examiner avec vous la question de la capacité supplémentaire nécessaire tant que le grain continue d'être la principale cargaison.

À la suite de votre mission commerciale en Europe, avez-vous quelque raison que ce soit d'être plus optimiste quant à une augmentation du nombre de transports soit par la venue de navires étrangers directement à Thunder Bay pour y effectuer des chargements, soit par le transport d'autres marchandises, le tout en dépit du transbordement continu des lacquiers aux navires de haute mer? Votre voyage en Europe vous permet-il d'être optimiste à cet égard?

**M. B. O'Neil:** S'il est possible de parler d'optimisme d'une façon ou d'une autre, c'est dû au fait que les gens que nous avons rencontrés avaient des questions très importantes à poser au sujet du réseau de la voie maritime. Il y en avait qui étaient bien informés; il y en avait qui utilisaient la voie maritime et qui savaient très bien à quoi s'en tenir. En ce qui nous concerne, notre rôle consistait à souligner le fait par exemple que nous allions réparer le tronçon Welland de façon à les rassurer. Nous confirmons ce que le gouvernement avait déjà décidé.

## [Text]

In other cases they were new customers: some of the younger people in the industry who may not have known about the Great Lakes. They had heard about the seaway, but they did not really know what it was and what it could do for them. In the Frankford area, for instance, there is a lot of steel production in there. Well, we were trying to get to the people who would decide they are going to ship steel, principally to the United States—that they would use the seaway instead of just automatically going to the American Atlantic seaboard. And I think we were successful in getting that message across, although, as I said earlier on in my opening remarks, it is difficult to quantify this, because it is very hard to say yes, I spoke to that person, and. . .

In fact, we do not make the deals. We, the seaway, are more the catalyst that brings the people together so the ports people and the shippers can get together and make a concrete financial arrangement as to what can be done. We know that happened in ports such as Toledo, where they did make some deals. Other people have some ongoing contacts they hope will produce results for them.

• 1000

**Mr. Reid:** Earlier this week we had the opportunity of discussing this with key players in the movement of grain. Since grain still appears to be the priority cargo, a number of questions were raised. We were able to obtain a report the Trade and Transportation Group prepared and authored, which indicated that alleged distortion in rail rates, easterly or westerly, might not exceed more than about \$2 per tonne. It was also considered that this would not greatly affect the shipments easterly or westerly because of the seaway costs in addition to that rail alleged distortion.

If the seaway is going to continue to be an active transportation route, have you in your studies considered how we can reduce some of the seaway costs that are over and above rail distortion rates?

**The Chairman:** I have a supplement right there, because Mr. Reid is getting to the nub of what this committee is supposed to be doing. If this does not come from questions, I think it leads into it. The concern of this committee is how much more we can dog-dance or study this issue. What could be recommend to help facilitate the future of the St. Lawrence Seaway? That is the extension to his question and it is what I would be very interested in hearing about.

We can have hearings and conferences all over the world and have great meetings here in this room, but if the fundamental traffic is grain and the projections are not that it is going to increase too much, how much longer should we have hearings on the St. Lawrence Seaway?

## [Translation]

Dans d'autres cas, il s'agissait de nouveaux clients; c'étaient de nouveaux arrivés dans le secteur qui ne connaissaient peut-être pas les Grands lacs. Ils avaient peut-être entendu parler de la voie maritime, mais ils ne savaient pas vraiment en quoi elle consistait ni ce qu'elle pouvait faire pour eux. Dans la région de Francfort, par exemple, il y a une grande production d'acier. Nous essayons de convaincre les gens d'expédier leur acier à destination des États-Unis surtout en passant par la voie maritime plutôt qu'automatiquement vers les ports américains de la côte Atlantique. Nous pensons avoir eu quelques succès à cet égard, même si, comme je l'ai indiqué un peu plus tôt, il est difficile de le quantifier; nous ne pouvons pas dire que nous avons parlé à telle ou telle personne. . .

Nous ne concluons pas d'ententes nous-mêmes. Nous agissons plutôt comme un catalyseur; nous présentons aux uns et aux autres les responsables des ports et les expéditeurs de façon qu'ils puissent parvenir à des ententes concrètes. Nous savons ce qui s'est produit dans des ports comme celui de Toledo, où il y a eu des ententes. D'autres personnes ont des contacts permanents sur lesquels elles comptent pour obtenir des résultats.

**M. Reid:** Au début de la semaine, nous avons eu l'occasion de discuter de la question avec les principaux intéressés dans le domaine du transport des céréales. Comme cette denrée est encore la cargaison prioritaire, beaucoup de questions ont été soulevées. Nous avons obtenu un rapport préparé par le Trade and Transportation Group, selon lequel la prétendue distorsion des tarifs ferroviaires, que ce soit pour le transport vers l'Est ou vers l'Ouest, ne dépassait pas 2\$ la tonne. Le rapport soutenait également que, puisque les frais d'utilisation de la Voie maritime venaient s'ajouter à la prétendue distorsion des tarifs ferroviaires, celle-ci n'influencerait pas indûment le transport des marchandises vers l'Est ou vers l'Ouest.

Avez-vous examiné les façons possibles de réduire les frais d'utilisation qui excèdent la distorsion des tarifs ferroviaires, afin de préserver le niveau d'activité de la Voie maritime?

**Le président:** Je veux vous poser une question supplémentaire, car M. Reid a touché au cœur même de ce que le comité a pour mandat d'examiner. Si ses questions n'y parviennent pas, la mienne le fera. Je me demande combien de temps le Comité peut encore se permettre de perdre à discuter de la question. D'après vous, que faudrait-il recommander pour assurer l'avenir de la Voie maritime du Saint-Laurent? Ma question vient s'ajouter à celle de mon collègue, et je voudrais vraiment avoir votre opinion là-dessus.

Nous pouvons toujours organiser des audiences et des conférences un peu partout à travers le monde, et avoir des rencontres très productives ici même dans cette salle. Cependant, si la Voie maritime transporte essentiellement des céréales et que l'on ne prévoit aucun accroissement marqué de ce trafic, combien de temps encore pouvons-

[Texte]

**Mr. B. O'Neil:** Mr. Chairman, the backbone of the seaway is the grain movement's down-bound and the iron ore movement's up-bound. That is the fundamental business the seaway is engaged in.

Of course it is not only Canadian grain. It is American grain. We have seen the American grain go from a very high level of some 13 million tonnes down to 5 million tonnes and 6 million tonnes. If that traffic can be brought back into the system, then of course it reduces the per unit cost for everyone. The iron ore can be brought back from the St. Lawrence, as is happening this year. We see a greater movement of iron ore this year than we have seen in the last year or so.

The back-haul of course makes the whole system more economical. Therefore, anything that can be done to encourage that sort of movement makes the unit cost lower, which is a benefit to everyone.

The problem with new cargos. . . In Europe we are essentially talking about manufactured products, about the importation of steel. As I mentioned before, we are trying to do something to make sure that it comes to the lakes instead of going in other directions.

Also, we think when people are making decisions such as east or west—and I have been told that so far there is no distorted movement to the west coast. I do not know whether it is correct or not, but that is what I am told. If the rates are reflected in the costs—or to put it the other way around, if the costs are more related to the rates—it seems to me that everything is on a fairer plane. If the subsidies being applied to movements are included in the cost of the movement, then we get a look at the real costs of moving east or west.

We all know that if the grain situation in the world ever gets straightened out and we get away from this ridiculous situation we have now, whereby the EEC is producing grain and taking over some of our markets at subsidized costs that do not come anywhere close to relating to the cost of producing the product. . . and the movements out of North America where their grain can be produced cheaper than probably any place in the world and in volumes greater than any place else, then the market will be rationalized and I do not think we will be worrying so much about this east-west movement. We personally are not that worried about it. We do not see any diversion through the Panama Canal, for instance, of any great magnitude—easterly moving grain going west. We do not see that.

• 1005

**The Chairman:** You have diversion down the Mississippi.

[Traduction]

nous consacrer aux audiences sur la Voie maritime du Saint-Laurent?

**M. B. O'Neil:** Monsieur le président, le mouvement vital de la Voie maritime est le transport en aval des céréales et le transport en amont du minerai de fer. C'est là l'activité essentielle de la Voie maritime.

Bien entendu, il ne s'agit pas seulement de céréales canadiennes. Il y a aussi les céréales américaines. Ce marché a connu une pointe très intéressante de quelque 13 millions de tonnes, pour chuter à 5 millions de tonnes et 6 millions de tonnes. Évidemment, s'il était possible de réintégrer ce trafic dans le système, tout le monde bénéficierait d'une réduction du coût unitaire. Le minerai de fer peut être ramené du Saint-Laurent, ce qui se fait d'ailleurs cette année. Le transport du minerai a augmenté cette année par rapport à l'année dernière.

Bien entendu, le transport de retour rentabilise davantage le système. Par conséquent, toute mesure visant à encourager ce genre de choses réduit le coût unitaire, ce qui avantage tout le monde.

Le problème pour ce qui est des cargaisons nouvelles. . . En Europe, il s'agit surtout de produits manufacturés, et d'importation d'acier. Comme je l'ai déjà indiqué, nous essayons de faire le nécessaire pour que ces marchandises passent par les lacs au lieu d'être expédiées dans d'autres directions.

Il y a aussi la question de savoir s'il faut transporter la marchandise vers l'est ou vers l'ouest—on me dit que jusqu'ici, il ne semble y avoir aucune distorsion du transport vers la côte ouest. Je ne sais pas si c'est effectivement le cas ou non, mais c'est ce qu'on me dit. Si les tarifs sont reflétés dans les coûts—ou plutôt si les coûts étaient davantage fonction des tarifs—il me semble que tout serait plus équitable. Si les subventions au titre du transport étaient incluses dans le coût, nous aurions une idée plus précise du coût d'expédition de la marchandise vers l'est ou vers l'ouest.

Tout le monde sait que si l'on peut finir par régler la situation des céréales à travers le monde pour en finir avec la situation ridicule dans laquelle nous nous trouvons, où la CEE produit des céréales et nous vole certains de nos marchés grâce à des subventions qui sabrent dans le coût de production. . . sans parler du transport en partance d'Amérique du Nord où les céréales sont produites à bien meilleur marché et dans des proportions beaucoup plus élevées que n'importe où ailleurs, le marché pourrait être équilibré, et je pense qu'il n'y aurait pas lieu de s'inquiéter du mouvement est-ouest. Personnellement, nous ne nous en inquiétons pas tellement. Par exemple, nous ne pensons pas que la marchandise soit détournée outre mesure par le Canal de Panama—c'est-à-dire dans le cas des céréales qui devraient être expédiées vers l'Est mais qui vont vers l'Ouest. À notre avis, ce n'est pas le cas.

**Le président:** Il y a un certain détournement vers le Mississippi.

[Text]

**Mr. B. O'Neil:** There is no Canadian diversion; there is American diversion.

**The Chairman:** It is the American traffic we have lost.

**Mr. B. O'Neil:** It is partly a result of the total volume in the United States being reduced. If the total volume comes back up, the Great Lakes will get its share of it. On the American side, we are talking about eight or nine million tonnes out of something like over 80 million tonnes. It is a small proportion of American grain. They have the infrastructure in some of their companies in the Mississippi. It would not just come to the Great Lakes. Some of them have the infrastructure in the lakes.

One of the problems is that the longer this worldwide situation continues, the more difficult it is going to be to get the infrastructure back in place to use the lakes again. That is of some concern to us. It is also our concern if the Canadian Wheat Board knowingly decided not to use Thunder Bay and the lakes—it prevailed for a few years—because the ability to carry grain through the St. Lawrence would not be there. I think we have to keep it in mind.

**Mr. Reid:** We are bearing on that capacity and the liability of transportation vessels. Do you foresee any increased use of foreign ships to eliminate the cost of trans-shipment in the St. Lawrence Seaway system?

**Mr. B. O'Neil:** I do not see any substantial change. The foreign ships are not as efficient in carrying grain as the lakers are. What we gain in the direct shipment out in foreign bottoms is detrimental to the Canadian operation. The Canadian operation requires another elevation on the St. Lawrence, but because of draft limitations, the deep-sea ships are going to have to top off in the St. Lawrence anyway. Generally speaking, you could not load a large ship. The largest foreign ship going into the seaway could not load to its maximum draft at Thunder Bay. It would have to top off on the St. Lawrence. You still have to stop it on the St. Lawrence some place.

**Mr. Reid:** This is not directly in your domain, but do you foresee an increased movement of trans-shipment from lakers to super-carriers in the gulf without the use of terminal elevators?

**Mr. B. O'Neil:** We have seen it in coal, but if we are talking about grain, it has not been done to any great extent. I do not believe it has been done at all.

**Mr. Reid:** Most of the other questions have been covered.

[Translation]

**M. B. O'Neil:** Il n'y a pas de détournement de marchandises canadiennes; ce sont des marchandises américaines.

**Le président:** Il s'agit du marché américain que nous avons perdu.

**M. B. O'Neil:** C'est dû en partie au fait que les États-Unis ont réduit leur volume total. Si le volume reprend, les Grands lacs pourront en profiter. Mais il s'agit d'environ huit ou neuf millions de tonnes sur quelque 80 millions de tonnes. Donc, c'est une faible proportion des céréales américaines. Certaines compagnies américaines disposent de l'infrastructure nécessaire sur le Mississippi. Donc, les céréales ne seraient pas automatiquement expédiées vers les Grands lacs. D'autres compagnies, par contre, ont une infrastructure dans les Grands lacs.

L'une des difficultés est que, plus longtemps la situation mondiale persiste, plus il sera difficile de remettre l'infrastructure nécessaire en place pour exploiter les lacs à nouveau. Cela nous préoccupe. Nous serions également inquiets si la Commission canadienne du blé choisissait sciemment de ne plus utiliser le port de Thunder Bay et les Grands lacs—situation qui prévalait pendant quelques années—à cause de la capacité réduite de transport des céréales par la voie maritime du Saint-Laurent. Ce sont des possibilités dont il faut tenir compte.

**M. Reid:** Nous arrivons à la question de la capacité des navires de transport. Pensez-vous qu'il faudra utiliser de plus en plus des navires étrangers pour éliminer le coût du transbordement dans le système de la voie maritime du Saint-Laurent?

**M. B. O'Neil:** Je n'entrevois aucun changement marqué. Les navires étrangers ne sont pas aussi efficaces pour le transport du grain que les navires de lac. Les économies réalisées par l'expédition directe de marchandises à bord de navires étrangers se traduit par des pertes au niveau des activités canadiennes. Pour ces dernières, il faudrait une autre élévation dans le Saint-Laurent, mais étant donné les limites de tirant d'eau, les navires hauturiers doivent, de toute manière, combler leur cargaison dans le Saint-Laurent. En général, il est impossible de charger un gros navire. Le plus gros navire étranger qui pénètre dans la voie maritime ne pourrait pas être chargé à Thunder Bay jusqu'à son tirant d'eau maximum. Il serait obligé de s'arrêter quelque part sur le Saint-Laurent pour combler sa cargaison.

**M. Reid:** Ceci ne relève pas directement de votre compétence, mais pensez-vous qu'il y aura une augmentation du niveau de transbordement entre les navires de lac et les supercargos dans le golfe sans utiliser les silos de transit?

**M. B. O'Neil:** Cela s'est produit pour le charbon. Mais dans le cas des céréales, cela ne s'est pas fait dans une grande proportion, et je dirais même pas du tout.

**M. Reid:** La plupart de mes autres questions ont déjà été posées par d'autres.

## [Texte]

**The Chairman:** That is why I took your time. I want a couple of more questions. It is why I was not going to cut you off. I am going to switch to Mr. Taylor, because he may look at it from a different perspective.

**Mr. Taylor:** I was interested in the questions you were answering for Mr. Reid and the chairman. I do not think I heard you say the decline, particularly in grain, has bottomed out. Do you think it is on the way up again? If so, how long do you think it is going to take to become a reality? I think it has dropped from \$13 million to \$6 million.

**Mr. B. O'Neil:** It is a difficult question to answer because the forces at play are international. They are beyond the seaway and I think beyond Canada. In my view the Canadian Wheat Board has done an excellent job selling our product in this very tight market situation. They seem to have kept our position up so we are doing quite well in the world market the way it is today. If we stay at about the same volume of Canadian grain or increase it to the maximum, if 30 million tonnes is still the export cargo target for Canada and 50% of that comes east and 50% goes west, or even slightly more west if the Pacific Rim is picking up more—it is a natural sales area—I think it would be a fair share for the seaway system.

The extra factor that would help us substantially would be American grain. If American grain came back from its 5 million or 6 million tonnes to 12 million tonnes, at \$1 a tonne that solves the seaway's financial problems.

• 1010

**Mr. Taylor:** I believe what you are really saying, Mr. O'Neil, is that the future of the Seaway is going to depend on world markets. I would like to pursue the grain issue in regard to a question raised by Mr. Angus. You mentioned storing this grain in the Falls in some boat. Who would pay for that storage?

**Mr. B. O'Neil:** The way it is handled in the Great Lakes is the Canadian Wheat Board pays the storage charges.

**Mr. Taylor:** Yes, but that means the western producer is paying it.

**Mr. B. O'Neil:** That is right. Let us assume we would like to maintain the winter movements or that late season movement in a position so that it can go through Halifax. There is nothing to prevent ships that are capable of getting to Halifax—and all the lake vessels are not, but some are—of taking their cargoes down and filling the elevators, remaining there with the storage cargo on board the ship and then off-loading during the course of the winter.

## [Traduction]

**Le président:** C'est pour cela que j'ai empiété sur votre temps. Je voudrais poser quelques questions de plus, et c'est pour cela que je n'avais pas l'intention de vous couper la parole. Je vais maintenant céder la parole à M. Taylor, car il pourrait fort bien apporter une perspective nouvelle à la situation.

**M. Taylor:** J'ai été fort intéressé par vos réponses aux questions de M. Reid et du président. Si je ne m'abuse, vous n'avez pas dit que le transport des céréales en était rendu à son niveau le plus bas. Pensez-vous que ce marché est à nouveau à la hausse? Le cas échéant, combien de temps avant que cela ne devienne une réalité? Je crois que ce marché a chuté de 13 millions de dollars à 6 millions de dollars.

**M. B. O'Neil:** Il est difficile de répondre à cette question car nous sommes aux prises avec des forces internationales. Il ne s'agit pas uniquement de la voie maritime et du Canada. A mon avis, la Commission canadienne du blé a très bien réussi à vendre notre produit compte tenu d'un marché aussi serré. Elle a réussi à maintenir la position du Canada de sorte que nous sommes en très bonne posture sur le marché international. Si nous maintenons le niveau d'exportation des céréales canadiennes ou si nous le portons au maximum visé, c'est-à-dire 30 millions de tonnes dont 50 p. 100 est exporté vers l'Est et 50 p. 100 vers l'Ouest, ou même un peu plus vers l'Ouest si la demande émanant des pays du plateau du Pacifique augmente—puisque c'est un marché tout naturel—je crois que cela représenterait une part équitable pour le système de la voie maritime.

Ce qui nous donneraient un grand coup de pouce additionnel, ce serait le grain des États-Unis. A un dollar la tonne, si de cinq ou six millions de tonnes, les céréales américaines remontaient à 12 millions de tonnes, les problèmes financiers de la voie maritime seraient éliminés.

**M. Taylor:** Si je vous ai bien compris, vous dites que l'avenir de la voie maritime dépend des marchés mondiaux. J'aimerais poursuivre la discussion du transport des céréales en revenant sur une question posée par M. Angus. Vous parliez d'entreposer les céréales à bord de navires pour l'automne. Qui paie l'entreposage?

**M. B. O'Neil:** Dans les Grands lacs, c'est la Commission canadienne du blé qui paie les frais d'entreposage.

**M. Taylor:** Oui, mais en d'autres termes, c'est le producteur de l'Ouest qui débourse.

**M. B. O'Neil:** C'est juste. Disons que nous cherchons à maintenir le niveau d'activité en hiver ou vers la fin de la saison de manière à pouvoir passer par Halifax. Rien n'empêche les navires qui sont capables de se rendre jusqu'à Halifax—et ce ne sont pas tous les navires de lac qui le peuvent—de remplir les silos et de rester au port en entreposant la marchandise à bord, puis en la déchargeant au cours de l'hiver.

[Text]

This is a system that has been used for years in the Great Lakes, where vessels will go down to the St. Lawrence River ports, stay at the Robin Hood Mill on the Welland Canal and places like that, where the elevator does not have enough capacity to handle the total requirements during the winter period, during that non-navigation season. They use the ships as storage containers and then unload during the course of the winter. This is a common practice on the Lakes and on the St. Lawrence below Montreal. I am suggesting that is one possibility for handling the Halifax situation and avoiding the subsidy program that comes with that in the east.

**Mr. Taylor:** The thing that worries me is our western farmers. Once it leaves their granaries, there is a cost involved all the time. Is that cost increased if it is left in the elevators for several weeks at the Great Lakes, or do those elevators belong to the grain companies? Is that charged against all of the farmers of western Canada?

**Mr. B. O'Neil:** It is a charge that is made, I believe, against the Canadian Wheat Board. Ultimately it is against the producer.

**Mr. Taylor:** Well it would be. Look what we have. The point I am getting at is this would be very worrying to western farmers. If I am not going to get paid for this week or several months I would rather keep it in my own elevator on the farm, because it is not costing me anything.

**Mr. B. O'Neil:** Mr. Chairman, they do pay storage charges now of course. At Thunder Bay there are charges that, according to some information we have, amount to 30¢ a tonne in 1986-87.

**Mr. Taylor:** That is right, but the longer it stays there the more you pay. You say the elevator system at Thunder Bay is not capable of holding the wheat that comes there now.

**Mr. B. O'Neil:** Mr. Chairman, I do not want to get at cross-purposes with the distinguished member. I was merely pointing out there is possibly another alternative to the At and East that would in the total picture not cost as much and would supply the people who want the grain with it during that winter period.

**Mr. Taylor:** I recognize that. I personally would be very discouraged if we started storing our wheat in other boats on the Great Lakes. If it is sold then we get paid when it is delivered to the buyer. The shorter that time can be, the more is going into the pockets of western farmers. The western farmers have to keep those costs down. One of the responsibilities of the Canadian Wheat Board is to sell it. They are good sellers, but the next thing is to keep the costs low so there will be some final payment that will go into the pockets of the farmers. This last year nothing went into the pockets of the farmers.

[Translation]

C'est un système qui existe depuis des années dans les Grands lacs, où les navires se rendent jusqu'aux différents ports du St-Laurent, par exemple à l'usine Robin Hood sur le canal de Welland et à d'autres endroits de ce genre, où la capacité des silos est insuffisante pour répondre à la demande pendant l'hiver et pendant la période où la navigation cesse. Les navires servent donc d'entrepôts qui sont déchargés progressivement au cours de l'hiver. C'est une pratique courante sur les Grands lacs et le long du St-Laurent au sud de Montréal. D'après moi, ce serait une solution pour régler la situation d'Halifax et éviter les subventions qui en résultent dans l'Est.

**M. Taylor:** Je suis inquiet pour les agriculteurs de l'Ouest du Canada. Une fois que les céréales quittent les greniers, les agriculteurs doivent payer. Si les céréales doivent être entreposées pendant plusieurs semaines dans les silos des Grands lacs, est-ce que les coûts augmentent, ou est-ce que les silos appartiennent aux compagnies céréalières? Est-ce que ces frais sont partagés entre tous les agriculteurs de l'Ouest du pays?

**M. B. O'Neil:** Je crois que ces frais sont imputés à la Commission canadienne du blé. Au bout du compte, ce sont les producteurs qui paient.

**M. Taylor:** C'est logique. Vous voyez la situation. Ce que je veux dire, c'est que la situation est très inquiétante pour les agriculteurs de l'Ouest. Si, en tant qu'agriculteur, je ne peux pas m'attendre à être payé cette semaine ou même avant plusieurs mois, je préfère entreposer les céréales dans mon propre silo chez moi, car il ne m'en coûtera rien.

**M. B. O'Neil:** Monsieur le président, il est évident que les agriculteurs paient en ce moment des frais d'entreposage. D'après ce qu'on nous a dit, à Thunder Bay, ces frais s'élèvent à quelque 30¢ la tonne pour 1986-1987.

**M. Taylor:** C'est juste, mais plus le temps d'entreposage est long, plus l'agriculteur doit payer. Vous dites que le système des silos de Thunder Bay est insuffisant pour recevoir tout le blé qui y est actuellement envoyé.

**M. B. O'Neil:** Monsieur le président, je ne veux pas qu'il y ait de malentendu avec l'honorable député. Je signale tout simplement qu'il y a une autre solution qui pourrait, au bout du compte, s'avérer moins onéreuse que le tarif de l'Est et qui permettrait de livrer les céréales aux acheteurs qui le désirent au cours de l'hiver.

**M. Taylor:** Je comprends. Personnellement, je serais très mécontent si nous devions commencer à entreposer le blé à bord d'autres navires sur les Grands lacs. S'il est vendu, l'agriculteur est payé au moment de la livraison à l'acheteur. Plus le délai est court, plus les agriculteurs de l'Ouest réaliseront des bénéfices. Ils doivent réduire leurs coûts. Une des responsabilités de la Commission canadienne du blé est justement de vendre le blé. Elle se débrouille bien de ce côté-là, mais elle doit maintenant faire le nécessaire pour réduire les coûts afin que les agriculteurs puissent toucher une partie du paiement final. L'an dernier, les agriculteurs n'ont pas reçu un sou.

[Texte]

[Traduction]

• 1015

I was convinced, Mr. Chairman, when the Canadian Wheat Board was here, that they are doing their utmost to be fair to all ports. I do not take a good view of the fact of throwing extra costs on the western farmer in order to save the St. Lawrence Seaway. If the St. Lawrence Seaway is going to be saved by public money, in my view, it should be public money, not a charge on the farmers of western Canada. They cannot afford to pay it; this is a strict and honest truth. Many of them are going bankrupt right now. I do not know whether you have any comment on this.

**Mr. B. O'Neil:** Mr. Chairman, I was not looking for this to be a saving for the St. Lawrence Seaway. I was asked the question with respect to the At and East rates, what I felt about those and how they might be handled. I responded in that light. I did not relate this to being the salvation of either the seaway or the seaway authority.

**Mr. Taylor:** Really what we are trying to do is find ways and means of saving the seaway. This is the purpose of the exercise, I would think.

There was another point that bothered me a little bit. The backbone, as you say, of the seaway is grain. I was a little surprised when you said that the increase in the American grain had gone down last year. My impression was that the high subsidization they are paying, which makes it very difficult for Canadian farmers, should have increased the grain tremendously. Otherwise their subsidy system is not paying off.

**Mr. B. O'Neil:** Mr. Chairman, my understanding is that the subsidy system has not brought in the results the Americans had wished. For instance, last fall they had proposed a program of two for one to the U.S.S.R. and the U.S.S.R. did not pick it up. They did not go through and order on the American program. It was not a successful program from that point of view, whereas the Russians are still buying from Canada.

**Mr. Taylor:** Have you made any estimates? You say the grain for the seaway this year is up about 8.6%. Have you worked out any statistics that would show it appears it is going to be higher this year than it was, so it is going the right way? Have you any estimates or would any estimates be meaningful to show how much we are going to be able to handle in the year 2000, which is 12 or 15 years down the road?

**Mr. B. O'Neil:** Mr. Chairman, if I could use Montreal-Lake Ontario only—the Welland follows it fairly closely and just to keep the numbers clear—the position we are in at the end of the first week in September, which is the latest figures I have, show that Canadian grain is up 23%

Monsieur le président, lorsque la Commission Canadienne du blé a comparu, j'étais persuadé qu'elle faisait son possible pour accorder le même traitement à tous les ports. Je n'accepte pas facilement l'idée d'imposer des frais additionnels aux agriculteurs de l'Ouest afin d'économiser de l'argent pour la voie maritime du St-Laurent. Si la voie maritime doit être maintenue en activité grâce à l'argent du public, ce devrait être grâce aux deniers publics, et non pas à l'argent des agriculteurs de l'Ouest du Canada. Ils n'ont pas les moyens de payer; c'est la simple vérité. Bon nombre d'entre eux déclarent faillite en ce moment même. Je me demande si vous avez quelque chose à dire.

**M. B. O'Neil:** Monsieur le président, je ne cherchais pas par cela à réaliser des économies pour la voie maritime du St-Laurent. On m'a posé une question concernant le tarif de l'Est, ce que j'en pensais et ce qu'on pourrait en faire. C'est dans cet esprit que j'ai répondu. Je ne disais pas que ce serait le salut de la voie maritime ou de son administration.

**M. Taylor:** Ce que nous cherchons, ce sont des façons de sauver la voie maritime. Il me semble que c'est pour cela que nous sommes réunis.

Il y avait autre chose qui m'embêtait un peu. Comme vous disiez, les céréales sont ce qui tient la voie maritime en vie. Cela m'a étonné un peu de vous entendre dire que l'augmentation du transport des céréales en provenance des États-Unis avait été moins importante l'an dernier. Je croyais au contraire qu'avec les nombreuses subventions accordées par le gouvernement américain, qui compliquent considérablement l'existence des agriculteurs canadiens, la proportion de céréales américaines aurait augmentée en flèche. Autrement, le système américain de subventions ne serait pas rentable.

**M. B. O'Neil:** Monsieur le président, je pense que le système des subventions américain n'a pas rapporté les résultats escomptés. L'automne dernier, par exemple, les États-Unis avaient proposé à l'URSS de réduire les prix de moitié sans pouvoir l'intéresser, car aucune commande n'a été passée. Ce programme s'est donc soldé par un échec, alors que les Russes continuent d'acheter des céréales Canadiennes.

**M. Taylor:** Avez-vous fait des calculs? Vous disiez que le transport de céréales par la voie maritime avait augmenté d'environ 8,6 p. 100 pour cette année. Avez-vous compilé des statistiques indiquant que cette proportion sera encore plus élevée cette année, et donc que la situation s'améliore? Avez-vous fait des prévisions, ou cela vaudrait-il la peine de faire des prévisions pour la capacité d'ici douze à quinze ans, c'est-à-dire en l'an 2000?

**M. B. O'Neil:** Si je peux me servir de l'exemple du tronçon Montréal-Lac Ontario—la situation de Welland en est très rapprochée, mais je ne veux pas brouiller les chiffres—la position dans laquelle nous nous trouvons à la fin de la première semaine de septembre, donc les

## [Text]

and the total shipped so far this year is 7,365,000 tonnes. U.S. grain is up 26.3% and the total they have shipped is 2,300,000 tonnes. Those are the current figures.

Everything hinges on how the crop comes in for the balance of this year and what the sales are. It seems to be a little difficult to make predictions. We have certainly tried to get them from the agencies responsible. We have noticed that in July and August there were hardly any movements at all. It is picking up again now in September. We notice more transits through the system. We are expecting that this will continue September and October and into November. What the last part of the season will be is always a question.

**Mr. Taylor:** I appreciate it. I think there are so many factors that almost any prediction may be questioned.

One other thing I would like to say in regard to the concern of western farmers concerns the strikes and lockouts that have taken place there. They have left a very bad taste in the mouth of our farmers. There is some charge that the Canadian Wheat Board has not been fair to Thunder Bay. I had the impression yesterday that it has been very fair and was going out of its way to be fair to Thunder Bay. Would this be your impression?

• 1020

**Mr. B. O'Neil:** I am not so sure that I would go so far as to say it is going out of its way to be fair to Thunder Bay, but I think that up until recently, as long as we were getting—I say “we” because I am talking really about the eastward movement, which automatically says Thunder Bay and the seaway system—we were a little over 50% of the total shipments out of Canada. That has switched over now; we are slightly under the 50% number. But again, I believe this is a market situation. It is not a deliberate thing that has been done to try to avoid going through the east. I honestly do not believe that is the case.

We are concerned of course about any disruption to the system, such as a strike or a lock-out or whatever may happen.

**Mr. Taylor:** I guess the only port where we have not had a strike or a lock-out is at Prince Rupert or Churchill. But when I say “fair to Thunder Bay”, I mean in accordance with their mandate. I think the Canadian Wheat Board has to work towards giving the western producer the lowest costs and the greatest return, and that is why they are in existence. So when I say “being fair”, I mean going as far as they can and still be fair to the western farmer. That is all, Mr. Chairman.

## [Translation]

statistiques les plus récentes, indique que la proportion de céréales canadiennes expédiées a augmenté de 23 p. 100, et que cette année, nous avons expédié 7,365,000 tonnes jusqu'ici. En comparaison, les céréales américaines ont augmenté de 26,3 p. 100, et 2,300,000 tonnes ont été expédiées. Ce sont les statistiques les plus récentes.

Tout dépend de la récolte pour le reste de cette année, et du niveau des ventes. Il est un peu difficile de faire des prévisions, bien que nous ayons essayé d'en obtenir des organismes responsables. Nous avons remarqué qu'en juillet et août derniers, il n'y avait à peu près aucun mouvement. Cependant, la situation s'améliore en septembre. Les déplacements à travers le système se font plus nombreux. Cette tendance devrait se poursuivre en septembre, octobre et novembre. Mais nous ne savons jamais comment la saison se terminera.

**M. Taylor:** Je vous remercie. Je pense que tant de facteurs entrent en ligne de compte que les prévisions ne peuvent pas être très précises.

Une dernière chose au sujet des problèmes des agriculteurs de l'Ouest. Il s'agit des grèves et des lock-outs qui ont eu lieu et qui ont laissé une très mauvaise impression aux agriculteurs. Certains accusent la Commission canadienne du blé de n'avoir pas agi de façon équitable envers Thunder Bay. Hier, j'ai eu l'impression contraire, car je pensais que la Commission avait fait des pieds et des mains pour être juste envers Thunder Bay. Êtes-vous du même avis?

**M. B. O'Neil:** Je n'irais pas jusqu'à dire que la Commission se démène pour être juste envers Thunder Bay, mais je crois que, jusqu'à tout récemment, tant que nous obtenions—lorsque je dis « nous », je parle des envois de marchandises vers l'est, ce qui comprend automatiquement Thunder Bay et la voie maritime. Jusqu'à tout récemment, donc, nous recevions un peu plus de 50 p. 100 des marchandises destinées à l'exportation. Maintenant, la situation s'est inversée; nous en recevons un peu moins de 50 p. 100. Mais encore une fois, je crois que cela dépend du marché. Ce n'est pas que l'on cherche sciemment à éviter de passer par l'est. J'en doute vraiment.

Évidemment, toute perturbation du système, qu'il s'agisse d'une grève, d'un lock-out ou d'autre chose, nous préoccupe.

**M. Taylor:** En fait, le seul port qui s'en soit tiré sans grève ou lock-out est celui de Prince Rupert ou de Churchill. Mais lorsque je parle de traitement équitable pour Thunder Bay, je veux dire conformément à son mandat. A mon avis, la Commission canadienne du blé doit chercher à obtenir les coûts les plus avantageux et les bénéfiques les plus élevés pour les producteurs de l'ouest, et c'est pour cela qu'elle existe. Donc, lorsque je parle de « traitement équitable », je veux dire que la Commission doit faire tout ce qui est en son pouvoir tout en demeurant juste envers les agriculteurs de l'ouest. C'est tout, monsieur le président.

[Texte]

**The Chairman:** Thank you, Mr. Taylor. Mr. Ouellet, you had a small question?

**Mr. Ouellet:** I will not repeat the questions that have already been asked. An area that has not been covered, I believe, which is of interest to me, is the Jacques Cartier and the Champlain Bridges, which are wholly-owned subsidiaries of the St. Lawrence Seaway. Are you making profits or are you losing money with this? Who is paying for the deficit, if there is one?

**Mr. B. O'Neill:** Mr. Chairman, there are tolls on the Champlain Bridge only. There are no tolls on the Jacques Cartier Bridge, so it is free for the motorist. We receive an annual appropriation from Parliament for the Jacques Cartier and Champlain Bridges. The appropriation runs in the range of \$3 million to \$4 million.

**Mr. Ouellet:** So it is not a cost to the seaway authority? In other words, the operation of it is paid by Parliament and you are reimbursed for the operation of it.

**Mr. B. O'Neill:** That is correct. When the seaway authority took over the administration of the two bridges from the then National Harbours Board, it was understood that there would be no cross-subsidization from the seaway users to the bridge. That would be improper, because it would not be fair or correct to move money from the shipping industry over to the vehicular side of things, so that has been kept separate and Parliament has provided the additional funds necessary.

**Mr. Ouellet:** Do you want to keep this authority? Is it cumbersome? Is it the right place? How does it mesh with your main mandate?

**Mr. B. O'Neill:** The seaway is responsible for a number of bridges that cross the seaway. We administer a lot of them. In the case of these two bridges in Montreal—

**Mr. Ouellet:** Are you reimbursed for the other two, or do they pay for themselves?

**Mr. B. O'Neill:** Of the two international bridges, the Seaway International Bridge Corporation Ltd. at Cornwall is financially self-sufficient, while we are responsible for the Canadian portion of the Thousand Islands Bridge. It is financially self-sufficient.

The other bridges are moveable bridges, which cross the seaway proper and they are funded by the seaway users. That is the situation there. But the two bridges in Montreal are really local or provincial bridges, they are not international bridges. I have some difficulty rationalizing why the federal authority should be responsible for them. We are not responsible for other interprovincial bridges, so I believe it would be more appropriate for these structures to be under the administration of either the regional Montreal authorities or the provincial authorities.

**Mr. Ouellet:** Thank you.

**The Chairman:** I see that our next guests are here. They were set for 11 a.m. Mr. Angus has indicated an interest in a repeat and perhaps Mr. Reid. I want to ask a couple

[Traduction]

**Le président:** Merci, monsieur Taylor. Monsieur Ouellet, aviez-vous une petite question?

**M. Ouellet:** Je ne reviendrai pas sur ce qui a déjà été abordé. Cependant, une question qui n'a pas encore été soulevée m'intéresse. Il s'agit des ponts Jacques Cartier et Champlain qui sont des filiales appartenant en propriété exclusive à la voie maritime du Saint-Laurent. Ces filiales vous rapportent-elles des profits, ou entraînent-elles des pertes? Le cas échéant, qui éponge le déficit?

**M. B. O'Neill:** Monsieur le président, le pont Champlain est le seul pont à péage. Le pont Jacques Cartier est gratuit pour les automobilistes. Le Parlement nous accorde un crédit annuel pour les deux ponts variant entre 3 et 4 millions de dollars.

**M. Ouellet:** Donc, ce coût n'est pas imputable à l'administration de la voie maritime? En d'autres termes, le Parlement vous rembourse les frais d'exploitation?

**M. B. O'Neill:** C'est juste. Lorsque l'administration de la voie maritime a entrepris l'administration des deux ponts, remplaçant ainsi l'ancien Conseil des ports nationaux, il était entendu que les utilisateurs de la voie maritime n'auraient pas à subventionner les ponts. Cela aurait été inacceptable, car il ne fallait pas que le transport maritime subventionne le transport routier. Donc, ces deux éléments sont demeurés séparés, et le Parlement a versé les fonds additionnels nécessaires.

**M. Ouellet:** Tenez-vous à conserver cette responsabilité; est-elle encombrante? Est-elle à la bonne place? Comment cadre-t-elle avec votre mandat?

**M. B. O'Neill:** L'administration de la voie maritime a la responsabilité de plusieurs ponts qui traversent le Saint-Laurent. Nous en administrons plusieurs. Dans le cas des deux à Montréal. . .

**M. Ouellet:** Vous faites-vous rembourser pour les deux autres, ou est-ce qu'ils sont rentables?

**M. B. O'Neill:** En ce qui concerne les deux ponts internationaux, la Corporation du pont international de la voie maritime limitée à Cornwall est parfaitement rentable, tandis que nous nous occupons de la partie canadienne du pont des Mille Îles. Il est aussi rentable.

Les autres sont des ponts mobiles qui traversent la voie maritime comme telle et qui sont subventionnés par les utilisateurs de la voie maritime. C'est donc la situation de ce côté-là. Mais les deux ponts à Montréal sont en fait des ponts locaux ou provinciaux, non pas des ponts internationaux. Je ne vois pas vraiment ce que l'administration fédérale a à voir là dedans. Nous n'avons pas à nous occuper d'autres ponts interprovinciaux, et je crois par conséquent qu'il serait préférable que ces structures relèvent de l'administration régionale de Montréal ou de la province.

**M. Ouellet:** Merci.

**Le président:** Je vois que les prochains témoins sont arrivés. Nous devons les entendre à 11 heures. Cependant, M. Angus a demandé un deuxième tour, et

*[Text]*

of questions before them, but hopefully we can stay on target and perhaps conclude, Mr. O'Neil, on or before 11 a.m. We still have the housekeeping. So that we do not keep our guests waiting, the thought of the Chair, depending on how questioning goes, is we could go until 12 noon and then have the housekeeping, as long as we know. It may be getting tight, because part of this is for Mr. Ouellet, who will not be here this afternoon. In any event, just think about that and we will see how it goes, because we are starting the questions.

## • 1025

A lot of these questions have been asked, but I want to come back to the generality of this on your own classification of the issues, Mr. O'Neil, which you gave before this committee some time ago and sort of referred to obliquely today. You said it was the question of traffic, number one; it was a question of the financial integrity of the seaway system and the financial structure of the seaway, number two.

The concern the Chair has in the whole area, as I sort of intimated earlier, is just where can we make meaningful recommendations? In terms of the traffic and the world demand you have already said. . . We cannot make any recommendations on that, can we? But the integrity of the system. . . the federal government has put in \$175 million in the Welland Canal, which was not committed when you appeared some time ago here. That shows some commitment to the financial integrity of the system. I do not know; are there some other areas where we should be making recommendations?

Coming down to the third item of your own classification of financial structure, should we as a committee—and this gets into the policy of government—be making recommendations on the tolls, the compulsory pilotage, the terminal charges and areas like that? Just how much more meaningful study, in view of the Dole report in the States that Mr. Emery is going to be relating to, I gather, and in view of our own report. . . the Trotter report, in effect, that certainly covered all the issues. . . ? How much more time is the committee meaningfully going to put into studying it? Is all of the information not out there for us to digest what is there and come up with our own report now? And do you have you anything to suggest to this committee on what we should recommend?

**Mr. B. O'Neil:** Mr. Chairman, I think you do have a wealth of information. In fact, I felt that we in the authority have almost an over-abundance of information. I made a comment in Thunder Bay earlier in the summer that I wanted to pull the people together who were involved in the system: the ports people, the shipping federation, the agency business in Canada, the Great

*[Translation]*

peut-être aussi M. Reid. J'aurais quelques questions à poser avant eux, mais j'espère quand même que nous pourrions terminer avec M. O'Neil tel que prévu, au plus tard à 11 heures. Nous avons aussi des questions d'ordre interne à régler. Mais pour ne pas faire attendre nos invités, je pensais continuer jusqu'à midi, selon le nombre de questions, et procéder ensuite aux questions de procédure interne. Cela risque d'être un peu serré, et c'est en partie à cause de M. Ouellet qui ne sera pas ici cet après-midi. Quoiqu'il en soit, pensez-y et nous aviserons tout à l'heure, car maintenant nous reprenons les questions.

Un grand nombre de ces questions ont déjà été posées, mais je veux revenir d'une façon plus générale à votre propre classification des questions, monsieur O'Neil. Vous avez déjà abordé cet aspect ici au Comité il y a quelque temps et vous en avez indirectement parlé encore aujourd'hui. Vous avez placé en première place la question du trafic et en deuxième celle de l'intégrité et de la structure financière de la voie maritime.

Ce qui me préoccupe, comme je l'ai plus ou moins laissé entendre plus tôt, c'est la question de savoir sur quels aspects nous pouvons formuler des recommandations judicieuses. Sur le trafic et la demande mondiale vous avez déjà dit. . . Il nous est impossible, n'est-ce pas, de formuler des recommandations à ce sujet? Par contre, en ce qui concerne l'intégrité du système. . . le gouvernement fédéral a accordé 175 millions de dollars pour le canal de Welland depuis votre dernière comparution ici il y a quelques temps. Cet investissement démontre une certaine volonté de promouvoir l'intégrité financière de la voie maritime. Je ne sais pas; y a-t-il d'autres domaines où il nous faut faire des recommandations?

En ce qui concerne le troisième point de votre propre classification de la structure financière, le Comité devrait-il—et c'est une question de politique gouvernementale—formuler des recommandations sur les péages, sur le pilotage obligatoire, sur les droits d'entreposage, etc.? Faut-il encore continuer à étudier la question à fond, malgré le rapport Dole aux États-Unis dont M. Emery nous parlera, je suppose, et vu notre propre rapport. . . le rapport Trotter dans le cadre duquel essentiellement, on a examiné toutes ces questions. . . ? Combien de temps le Comité va-t-il encore examiner la situation? Tous les renseignements pertinents n'existent-ils pas déjà qui nous permettraient de comprendre la situation et de préparer notre propre rapport maintenant? Avez-vous des suggestions à nous faire sur ce que nous devrions recommander?

**M. B. O'Neil:** Monsieur le président, je crois que vous disposez d'une profusion de renseignements. En fait, j'estime que l'Administration dispose de renseignements presque en surabondance. J'ai déclaré plus tôt cet été à Thunder Bay que je voulais réunir tous les participants de la voie maritime: les responsables des ports, la Fédération des expéditeurs, les agents maritimes au Canada, les

## [Texte]

Lakes waterways and the Dominion Marine Association. They are the major players. I wanted to try to sift through this information from our perspective, collectively, as to what we could do to develop an action plan for the long-term viability of the seaway.

The meeting is set up for October 8. So we will be pursuing that. It is completely independent of anything this committee might be doing. But I do think you will have, at the end of the day, pretty well all of the fundamental information. I think there is good information in the Trotter report and there is good information from the other sources you have been able to collect it from. I do not believe there is too much more that can be provided to the committee which will allow them to make their judgments and put the report together.

You asked me specifically about some things... the matter of compulsory pilotage. My view has been, and I stated it before this committee previously, that pilotage is a matter of safety, and is only a matter of safety, and should not be a matter of economics. So if the ships can traverse the system with crews who are competent and knowledgeable about the waters, then it should not be necessary to put pilots on board. It just should not be necessary. We know that some ships fall into that category. So there is a cost saving to be made there.

I think the various elements of the cost, such as this matter of insurance on the cargo, should be looked at. There is obviously a saving that can be made there. So there are some things such as that which can be examined with the mandate of the responsible body.

In our case, our financial picture is quite well known; it is quite clear. I have explained it here. I explain it to the users of the system twice a year when I meet with them. The mandate of the seaway authority is a mandate that was given to the organization in 1977 when the seaway was refinanced, and when the debt was turned into equity on the part of the government. The equity will be increased by the \$175 million. But the basic mandate that requires us to have tolls at a sufficient level to cover our regular operation and maintenance expenses is there, and it is one we are fulfilling to the best of our ability. So unless someone is going to challenge the mandate, then that is where the seaway authority fits.

**The Chairman:** That is self-sufficiency.

**Mr. B. O'Neil:** Now, the other elements, the At and East, are largely policy issues, which I think the committee can turn its attention to. The matter of establishing information about the flat table, so there are no hidden subsidies that are advantageous to one form of transportation rather than another, is another one I think the committee can address and be very productive on. I think now that all the research has been pretty well done, those are things the committee could pull together in a very meaningful way.

## [Traduction]

membres de la *Great Lakes waterways* et de la *Dominion Marine Association*. Il s'agit des principaux protagonistes. Je veux que nous examinons ensemble ces renseignements afin de voir comment élaborer un plan d'action qui favorise la rentabilité à long terme de la voie maritime.

C'est le 8 octobre que nous allons nous réunir. C'est ce que nous avons l'intention de faire, tout à fait indépendamment de ce que pourrait faire votre Comité. Mais vous disposerez en dernière analyse de tous les renseignements pertinents. On trouve d'excellents renseignements dans le rapport Trotter ainsi que dans les autres documents dont vous disposez. Je ne pense pas qu'il y ait autre chose qui puisse aider le Comité à prendre sa décision et à préparer son rapport.

Vous m'avez interrogé sur certains aspects précis... Parlons du pilotage obligatoire. A mon avis, et je l'ai déjà dit ici au Comité, le pilotage est une question de sécurité, uniquement, et ne devrait pas être envisagé du point de vue financier. Si dans la voie maritime, les navires disposent d'équipages compétents, qui connaissent la voie maritime, il ne devrait pas être nécessaire d'envoyer des pilotes à bord. C'est tout à fait superflu. Or nous savons qu'il y a des navires dans cette catégorie. Il y aurait des économies à réaliser.

Je pense qu'il y a lieu d'examiner diverses composantes du coût telles l'assurance des cargaisons. Manifestement, il y a des économies à réaliser dans ce cas. Conformément au mandat de l'organisme responsable, il serait possible d'examiner certains aspects.

Dans notre cas, on connaît bien notre situation financière; elle est très claire. Je l'ai expliquée ici. Je l'explique aux usagers de la voie maritime deux fois par année lorsque nous nous réunissons. Le mandat de l'administration de la voie maritime lui a été conféré en 1977, lors du refinancement de la voie maritime lorsque le gouvernement a transformé la dette en actif. L'actif augmentera de 175 millions de dollars. Mais essentiellement notre mandat stipule que nous devons prélever des péages suffisants pour défrayer nos frais d'exploitation et d'entretien et nous nous inquiétons de cette obligation de notre mieux. A moins de vouloir contester ce mandat qui est le nôtre, nous allons continuer.

**Le président:** A rechercher l'autonomie financière.

**M. B. O'Neil:** Quant aux autres éléments, notamment le tarif de l'est, il s'agit essentiellement de questions de politique que le Comité pourrait examiner. Le Comité pourrait également examiner avec profit la possibilité de réunir des renseignements sur les tarifs en vue d'éliminer toute subvention cachée qui pourrait privilégier un mode de transport par rapport à un autre. Je pense que puisque toute la recherche est presque terminée le Comité pourrait certainement élaborer quelque chose de constructif.

[Text]

[Translation]

• 1030

**Mr. Angus:** One of the realities of what we have been doing is trying to sort through all of that information, so that when we get to the point we can decide which of the recommendations in this report and all sorts of other ones are the ones that appear most logical. In spite of the chairman's wish to wrap things up and make a report right off the bat, I think we would be doing a disservice to the system.

There is just one area I want to focus on, Mr. O'Neil. On Tuesday we heard that the Soviet crop was going to be bigger than ever, and that there was a real possibility that the need for Canadian grains by the Soviet Union would be reduced. News reports today show that they have been hard hit by rain and they have only gotten 72% of their grain off the fields, whereas at this time they would normally have had about 92% or 93%. Is it safe to assume that the bad news for the Soviet Union may in fact be good news, not just for Canadian grain producers but for the eastern leg of the system?

**Mr. B. O'Neil:** I would think, all things being equal, it would be good news for the seaway system. Generally speaking, the Russians purchase their grain and it is exported through the St. Lawrence River and Great Lakes' ports, so it would appear that it would be an advantage to this end of the grain movement.

**Mr. Angus:** We have talked in this committee and we have talked to you about this before, and you have indicated that the St. Lawrence Seaway Authority costs are only 2% of the cost of the movement. Regardless of where the cost reductions will occur, by how much do you think we have to lower the cost of handling and transporting western Canadian grain through the Great Lakes-St. Lawrence Seaway system so we can bring things back in balance, so that the only factor becomes the location of the buyer? By how much do we have to lower it?

**Mr. B. O'Neil:** First of all, as I have said a couple of times this morning, I think we have to look at all of the costs being put into the equation. Put in all the costs, all the subsidies, and then say that is where we are starting from. Then we will know what it is costing, not what the Canadian Wheat Board is directly involved in; that is number one.

If you are just going to look at the direct costs, we are talking about somewhere between a \$22 and \$25 differential now. Anything taken off that is of course going to be a help. It would seem to me that except for certain captive markets, which will take the grain at that so-called extra or premium price, we would be talking somewhere around \$15 or so.

This is also linked to the ocean freight rate. Ocean rates are depressed right now, so if that changes as the ocean industry expects it will, it will have an impact as well. We are really talking about the cost of the product

**M. Angus:** Nous avons fait en sorte un travail de déblayage qui nous permettra de décider quelles recommandations du rapport semblent les plus logiques. Je crois que ce serait aller à l'encontre des intérêts du système que d'essayer de vouloir accélérer les choses pour présenter un rapport immédiatement comme le voudrait le président.

J'aimerais me concentrer sur un domaine particulier, monsieur O'Neil. Mardi nous avons entendu dire que la récolte soviétique serait la plus importante jamais enregistrée et que, par conséquent, notre exportation de grain serait considérablement réduite. Or, aujourd'hui, selon des communiqués de presse, la récolte soviétique aurait été frappée par des pluies qui n'ont permis que la récolte de 72 p. 100 des grains alors qu'on aurait dû normalement s'attendre à ce que la récolte soit terminée à 92 ou 93 p. 100. Doit-on s'attendre à ce que cette mauvaise nouvelle pour l'Union-Soviétique soit en fait une bonne nouvelle non seulement pour les producteurs de grain canadiens mais également pour le tronçon est du système?

**M. B. O'Neil:** À mon avis, il s'agirait plutôt là d'une bonne nouvelle pour toute l'administration de la voie maritime. De façon générale, les Soviétiques achètent au Canada du grain qui est exporté par la voie maritime du St-Laurent et les ports des Grands lacs. Par conséquent, cela aurait des effets positifs sur la partie est du système.

**M. Angus:** Nous avons discuté de la question au Comité, nous l'avons abordée avec vous au cours de comparutions précédentes, et vous nous avez dit que l'Administration de la voie maritime ne représente qu'environ 2 p. 100 des frais totaux de transport. De combien faudrait-il réduire les frais d'ensemble—peu importe le moyen—pour rétablir l'équilibre dans le coût du transport et de la manutention du grain de l'ouest par les Grands lacs et la voie maritime et pour que la seule variante serait l'emplacement de l'acheteur?

**M. B. O'Neil:** Tout d'abord, comme je l'ai déjà dit deux fois ce matin, il faut envisager la question dans son ensemble c'est-à-dire tenir compte de tous les coûts en établissant notre équation. Il faut donc tenir compte de tous les coûts, de toutes les subventions. Cela nous donnera une bonne idée des coûts véritables et pas seulement de ceux de la Commission canadienne du blé.

À l'heure actuelle, la différence peut être de 22 et parfois 25\$. Toute diminution sera utile dans un tel contexte. Il me semble qu'à l'exception de certains marchés captifs, qui sont obligés de payer un prix supplémentaire ou spécial, il s'agirait d'environ 15\$.

Il faut évidemment tenir compte du tarif maritime de transport des marchandises. À l'heure actuelle, ces tarifs sont bas et si la situation change, comme l'espèrent les responsables de ce secteur, cela aura évidemment des

[Texte]

that goes from the producer's farm right to Rotterdam or to Antwerp or wherever, and that is what has to be included, not just the Canadian domestic movement portion of it.

**Mr. Angus:** This is my final question, Mr. O'Neil. Norman Hall, president of Dominion Marine Association, called for a new super, larger seaway to accommodate even larger vessels. What is the reaction of the authority to that?

**Mr. B. O'Neil:** We have surplus capacity in the system now. We have a fleet of ships, Canadian lake carriers, which are designed for the present seaway. They have excess capacity to handle all the traffic now and in the foreseeable future.

One part of the expansion I do not think Mr. Hall has considered is the draft problem. We have a draft limitation on the Great Lakes system, not just in the so-called seaway proper, in the channels and locks, but in the rivers. The idea of trying to do something with that, with all of the environmental problems and the cost problems today, I think rules out the possibility of expanding the system. We do not see the need in the seaway authority to expand the system.

Back in the early 1950s when the seaway was being developed and engineered, it was decided that we would build to the dimensions we have now. I think it has sufficient capacity to handle the future when you consider that we are talking probably \$5 billion or \$6 billion to rebuild the seaway. If you get into dredging and overcome the draft problem, it will be many billions more. I do not think the economics and traffic are there to warrant that sort of consideration. I think we should forget about it and concentrate on the system we have. This is a big system, not a Mickey Mouse system. It is a big viable system and we should deal with it as we see it. It does not make sense on one hand to talk about expanding the system when the traffic is not there and on the other hand to reduce the tolls and reduce the costs. To me the two do not go hand in hand.

• 1035

**The Chairman:** Thank you very much. Mr. Reid.

**Mr. Reid:** To emphasize the urgency of the matter and the requirement your trade group must meet soon, I am glad to hear you make the comment about October 8 and to seriously consider cost efficiency of the seaway and what can be done.

Earlier this week the Canadian Wheat Board and the Grain Transportation Agency both pointed out that although there were still substantial movements of grain easterly, in the interests of the producer, it would be attempting to influence grain movement west. They also indicated there was already movement through the Panama. I heard you comment this might be because of

[Traduction]

répercussions. En effet, il faut tenir compte du coût du produit transporté du producteur jusqu'à Rotterdam ou Anvers, et non simplement jusqu'au port canadien de départ.

**M. Angus:** Ma dernière question monsieur O'Neil. Le président de l'Association Dominion Marine, M. Norman Hall, a préconisé des grands travaux d'expansion de la voie maritime qui permettraient l'utilisation de navires encore plus grands que ceux que l'on a à l'heure actuelle. Qu'en pensez-vous?

**M. B. O'Neil:** À l'heure actuelle, la capacité du système est excédentaire. Les transporteurs canadiens des Grands lacs, qui forment notre flotte ont été conçus pour la situation actuelle. Ils disposent à l'heure actuelle d'une capacité excédentaire, situation qui se poursuivra dans un avenir prévisible.

De plus, je ne crois pas que M. Hall ait tenu compte du problème que pourra représenter un tirant d'eau accru. À l'heure actuelle, des limites ont été imposées non seulement sur les Grands lacs et la voie maritime elle-même, les cheneaux et les écluses mais également sur les rivières. Si l'on tient compte de la question de l'environnement et des coûts, cela élimine la possibilité d'agrandir le système. De plus nous ne voyons aucune utilité à cela.

Au début des années 1950 lorsque la voie maritime a été conçue, on s'est mis d'accord pour qu'elle ait les dimensions actuelles. La voie maritime pourra répondre aux besoins futurs mais il ne faut pas oublier non plus que tout élargissement du système impliquerait des frais de 5 à 6 milliards de dollars. Si on voulait draguer pour accroître le tirant d'eau, cela coûterait des milliards de dollars de plus. Financièrement, si l'on tient compte du volume de fret à transporter, je ne crois pas que de tels grands travaux en valent la peine. Il faudrait par conséquent oublier une telle possibilité et se concentrer sur le système qui existe à l'heure actuelle. Il s'agit d'un grand système qui fonctionne convenablement. Il n'est pas très logique de parler d'agrandir ce système s'il n'y a pas suffisamment de biens à transporter tout en préconisant d'autre part une réduction des péages et des frais. Il me semble qu'il y a là contradiction.

**Le président:** Merci beaucoup. Monsieur Reid.

**M. Reid:** Pour souligner l'urgence du problème et la nécessité pour votre groupe de se réunir bientôt, je suis heureux de vous entendre parler du huit octobre et de vous entendre dire que vous allez sérieusement étudier la question de la rentabilité de la voie maritime et des possibilités en ce domaine.

Plus tôt cette semaine les représentants de la Commission Canadienne du blé et de l'Administration du transport du grain ont dit que, même s'il existait encore un transit important par l'est, ils essaieraient, dans l'intérêt des producteurs, de promouvoir le transport du grain par l'ouest. Ces mêmes représentants ont également indiqué que pas mal de grain transite déjà par le canal de

[Text]

depressed ocean-going profit at the moment. Movement through the Panama conceivably can be increased and our traditional markets lost. That brings us to the necessity of a marketing plan, a proportional plan and a cost efficiency plan in the short term.

Recognizing that and the fact that you have appeared before us so frequently—we know the previous reaction of the seaway—I come back to tolls. Your American counterpart has effectively abolished tolls by reason of rebates. No one has talked with much seriousness about incentive tolls. What is your present position on tolls, incentive tolls, rebates or alternatives?

**Mr. B. O'Neil:** As I indicated earlier, our mandate is to be financially self-sufficient. We are almost achieving it, although we run a deficit as I have mentioned. The decision in the United States to include the financing of their seaway in a much larger package, the harbours and waterways revisions they made and to charge the *ad valorem* is not focused at the seaway. The seaway is a minor element in the way they are handling the financing of their port and waterway development. It is a small thing.

If Canada were to consider changing the mandate the seaway has—I do not particularly see why they would, but that is another matter—it would have to be in a global way. I do not believe you could do it and focus on just one particular element of the thing.

**Mr. Reid:** Mr. O'Neil, the seaway might have to face the reality of the future. If we lose our traditional markets through the seaway, grain continuing to be the main cargo, how are you going to maintain a viable seaway without the state or the taxpayer assuming a greater degree of the costs to maintain it as a viable waterway?

**Mr. B. O'Neil:** Ninety-eight percent of the costs are not seaway authority costs. The small 2% is the one it is always focused on.

**Mr. Reid:** I recognize the seaway position always has been that tolls are only 2% of the transportation costs. We have also been told some cargoes have been lost by reason of that 2%. We are looking for all ways and means. I want to sustain the seaway and I want to know what the seaway is going to do to help us sustain it.

I will move from tolls to the extended season. Ports and the carriers have indicated a fixed extended season. I gathered from the carriers in the previous exchange that they might be prepared to discuss with you a user pay cost to guarantee icebreakers to maintain movement of traffic for that extended season. What consideration has the

[Translation]

Panama. Vous avez dit que cela pouvait peut-être être attribué à la chute des prix du transport hauturier. Mais il est fort possible que l'on connaisse une augmentation de ce passage par le canal de Panama ce qui provoquerait une perte pour notre marché traditionnel. D'où la nécessité d'un programme de commercialisation et de rentabilisation à court terme.

Vous avez comparu ici à plusieurs reprises et nous connaissons les réactions précédentes de l'administration de la voie maritime. Je reviens à la question des péages. L'organisation américaine qui est le pendant de la voie maritime a aboli les péages en offrant des réductions. Personne n'a parlé très sérieusement des péages incitatifs. Quelle est votre position en matière de péages, de péage incitatif, de diminution etc.?

**M. B. O'Neil:** Comme je l'ai dit précédemment, nous recherchons l'autonomie financière, laquelle fait d'ailleurs partie de notre mandat. Nous avons presque atteint ce but malgré le déficit dont j'ai parlé. La décision des États-Unis d'inclure le financement de la voie maritime dans un ensemble beaucoup plus vaste de mesures, les modifications adoptées par ce pays en ce qui concerne les ports et cours d'eau et l'imputation de droits *ad valorem* ne se limite pas à la voie maritime qui ne représente qu'un élément mineur dans le financement global des ports et cours d'eau.

Si le Canada devait modifier le mandat de la voie maritime, et je n'en vois aucune raison, mais c'est une autre chose, cela devrait se faire d'une façon globale. On ne pourrait, en d'autres termes, pas se concentrer sur un seul élément.

**M. Reid:** Monsieur O'Neil, la voie maritime devra sans doute faire face à la réalité que représente l'avenir. Si nous perdons le transport par la voie maritime vers le marché traditionnel et si le grain continue à représenter la denrée principale transportée par la voie maritime, comment pourra-t-on maintenir la rentabilité de cette voie sans que l'État ou le contribuable n'assume une plus grande part des frais?

**M. B. O'Neil:** 98 p. 100 des frais ne se rapportent pas à l'Administration de la voie maritime et pourtant c'est sur les 2 p. 100 restants que l'on se concentre toujours.

**M. Reid:** Je sais que la voie maritime se retranche toujours derrière le fait que les péages ne représentent que 2 p. 100 des frais de transport. On nous a cependant dit que certains transporteurs avaient décidé de ne pas acheminer leurs biens par la voie maritime en raison même de ces 2 p. 100. Nous essayons de trouver une façon de nous en sortir. Nous voulons appuyer la voie maritime mais j'aimerais savoir ce que la voie maritime est prête à faire pour nous aider dans nos efforts.

Je passerai maintenant à la question de la prolongation de la saison. Les ports et les transporteurs ont parlé d'une saison prolongée fixe. D'après ce qu'ont dit les transporteurs, ils seraient prêts à discuter avec vous de la possibilité de droits d'utilisation pour défrayer les brise-glaces qui pourraient permettre au transport de s'effectuer

## [Texte]

seaway given to that concern of ports and harbours along the seaway and the users of the seaway to have a fixed extended season?

• 1040

**Mr. B. O'Neil:** Mr. Chairman, this is of course an item that comes up frequently. We have extended the season of the seaway on a fixed basis since we opened in 1959. We now operate four weeks longer than we did when the seaway was first opened.

Our concern is that the weather conditions determine when the seaway is going to close. We have been fortunate in the last three seasons that the onset of winter has been late. We have seen years when we have had difficulty getting ships through in the latter part of November, certainly the first part of December. We think it would be very undesirable for the authority to declare a closing date that we do not believe to be realistic and then find ships trapped in the system.

We have extended the season on almost a daily basis so we are now open until December 17. We think this is the responsible way to do it and that it would be irresponsible to do anything different. We cannot predict what the weather is going to be like in December otherwise we would say now that we are going to stay open until a certain calendar day.

I have had discussions with certain of our users. They say if there are additional charges to be applied because of icebreaking or any other means of keeping the system open, they would stockpile their product rather than incur those extra costs. They just are not interested in that. That means the costs, which are extremely high when you get into icebreaking charges, would all be placed on a very small segment of the industry, which I doubt could actually bear it.

A lot of products going through are not time sensitive. I understand the desire to stay open 12 months a year and the regular movements and so on but it just is not a possibility with our current system.

**Mr. Reid:** What about a fixed term of 10 months a year?

**Mr. B. O'Neil:** It depends on the weather. I already answered that.

**Mr. Reid:** All right, Mr. Chairman, I was looking at a concrete positive step that might only come by reason of these changes. I cannot accept that, Mr. Chairman, when the carriers are saying they want a fixed and understandable term period to operate and the ports and harbours say the same thing.

**The Chairman:** Well some of them do.

## [Traduction]

pendant une saison prolongée. Comment l'administration de la voie maritime entrevoit-elle ce désir des ports, ainsi que des utilisateurs de la voie maritime, de disposer d'une saison prolongée et fixe?

**M. B. O'Neil:** Monsieur le président, il s'agit là d'une question soulevée fréquemment. Nous avons prolongé la saison de la voie maritime et cela sur une base fixe depuis l'ouverture de celle-ci en 1959. À l'heure actuelle, la voie maritime reste ouverte quatre semaines de plus qu'au début.

Notre point de vue est le suivant: Ce sont les conditions atmosphériques qui déterminent la fermeture de la voie maritime. Au cours des trois dernières années nous avons eu de la chance, étant donné que l'hiver a commencé assez tard. Au cours de certaines années, nous avons rencontré des difficultés à assurer le passage au cours de la dernière partie du mois de novembre et certainement au cours de la première partie du mois de décembre. Il ne serait donc pas souhaitable que notre administration stipule une date de fermeture qui pourrait ne pas être réaliste, pour ensuite trouver des navires piégés dans la voie.

Nous avons prolongé la saison de jour en jour et nous sommes à l'heure actuelle ouverts jusqu'au 17 décembre. Nous croyons qu'il s'agit là d'une façon tout à fait raisonnable de procéder. Nous ne pouvons prédire quel sera le temps en décembre, ce qui ne nous permet évidemment pas non plus de préciser la date de fermeture de la voie maritime.

J'ai eu des discussions avec certains de nos utilisateurs. Ils m'ont dit que si des droits supplémentaires étaient imposés pour l'utilisation de brise-glaces ou d'autres moyens de maintenir la voie ouverte, ils stockeraient leurs produits plutôt que de payer. Ce qui signifie que les frais qui sont extrêmement élevés dans le cas des brise-glaces seraient supportés presque exclusivement par une très petite partie des intéressés, et je doute fort qu'ils puissent assumer de tels frais.

De plus, beaucoup de produits acheminés par la voie maritime ne doivent pas l'être de façon urgente. Je comprends bien que l'on veuille garder la voie maritime ouverte douze mois par an, ce qui permettrait un transport beaucoup plus régulier etc., mais dans le système actuel ce n'est pas possible.

**M. Reid:** Et que dire d'une saison de dix mois?

**M. B. O'Neil:** Tout dépend du temps. J'ai déjà répondu à cette question.

**M. Reid:** Très bien, monsieur le président. J'envisageais des changements concrets et positifs qui pourraient résulter de telles modifications. Lorsque les transporteurs veulent avoir la possibilité de fonctionner pendant une période fixe, lorsque les ports disent la même chose, je ne peux accepter la réponse que l'on me donne.

**Le président:** Oui.

[Text]

**Mr. B. O'Neil:** Mr. Chairman, we have given them a firm season from April 1 to December 17. We will extend it on a day-to-day basis if it is practical. We are not going to take on the obligation of paying for ships caught in the system when we have no control over this. I think it would be irresponsible of a Crown corporation to do that.

**The Chairman:** We should discuss this in our report. We have their evidence from their experience and we can decide whether we want to avoid it or ignore it or come up with our own. But you have his very firm response. I must say Mr. O'Neil always does answer pretty directly, more than a lot of other people that appear before this table. I do not know really what you are beating around the bush about.

**Mr. Reid:** Mr. Chairman, I rather take exception to your comments.

**The Chairman:** I appreciate that. I thought you might.

**Mr. Reid:** I take exception to the fact you were not present when the carrier made that comment as recently as Tuesday of this week.

**The Chairman:** I have heard them make the comment every year I have been on this committee, Mr. Reid, long before you ever were a member of this committee or a Member of Parliament.

**Mr. Reid:** If I might continue, I would adopt the words of the Chair in saying to you, Mr. O'Neil, as the president of the St. Lawrence Seaway Authority, what recommendations can you make to this committee before it makes its report with respect to cost efficiency in the movement of traffic easterly down the St. Lawrence, in as wide a range of aspects as you can dealing with the subjects that you raised and one that came up indirectly having to do with cargo insurance?

I rather suspect that if the Canadian Wheat Board continues to levy an insurance charge on cargo with the rates and the manner they presently are using this represents a continuing bias against the easterly movement. I would like to know whether the seaway says that or confirms that or it does not. In as wide a range in any other topic you can raise, recognizing the Chair's concern with the time limit and the fact that you have appeared before us so many times earlier, we want to have the information.

**Mr. B. O'Neil:** Mr. Chairman, I thought I had given some of this information in my previous comments. In the interests of time, if I may, I think it has been suggested that the seaway authority should take all of the reports that have been made and express its own views as to the validity of these various elements. We can certainly do so but I think it might be more productive if we were to do it independently and to report back to the committee as

[Translation]

**M. B. O'Neil:** Monsieur le président, nous avons décrété une saison qui allait du 1<sup>er</sup> avril au 17 décembre. Nous sommes prêts à prolonger celle-ci au jour le jour si c'est possible. Nous ne voulons pas être obligés de devoir assumer les frais des navires pris dans les glaces lorsque cela ne relève pas de notre contrôle. Procéder de cette façon pour une société de la Couronne serait faire preuve d'irresponsabilité.

**Le président:** Nous devrions discuter de cette question dans notre rapport. Nous avons les témoignages basés sur l'expérience. Nous pourrions décider par nous-mêmes. Cependant la réponse de M. O'Neil est certainement très ferme. D'ailleurs M. O'Neil répond toujours de façon très directe, sans doute beaucoup plus directe que beaucoup d'autres témoins qui comparaissent ici. Je ne vois vraiment pas pourquoi vous êtes en train de tourner autour du pot.

**M. Reid:** Monsieur le président, je m'offusque de vos commentaires.

**Le président:** Je m'en rends compte. Je m'y attendais d'ailleurs.

**M. Reid:** Je m'en offusque. En effet vous n'étiez pas présent lorsque les transporteurs, pas plus tard que mardi, ont fait ce commentaire.

**Le président:** J'ai entendu ce même commentaire de la part de ces mêmes témoins chaque année lors de leur comparution, monsieur Reid. Et cela, bien avant que vous soyez membre du comité ou député.

**M. Reid:** Je me fais l'écho des paroles de M. O'Neil, et je vous demande quelles recommandations vous pourriez faire au comité en tant que président de l'administration de la voie maritime du St-Laurent avant que celui-ci ne présente son rapport sur la rentabilité du transport des marchandises vers l'est le long du St-Laurent. J'aimerais que vous envisagiez cette question sous tout ses différents aspects, les différentes questions que vous avez soulevées et également la question de l'assurance des cargaisons.

Je suppose que si la Commission Canadienne du blé continue à percevoir des frais d'assurances sur les cargaisons au tarif et de la façon actuelle, cela ne peut qu'avoir des répercussions contre le transport des marchandises vers l'Est. Êtes-vous d'accord avec une telle affirmation ou non? Nous aimerions avoir ces renseignements qui porteraient sur les domaines les plus variés possible, en tenant compte des préoccupations du président concernant les délais et vos nombreuses comparutions devant le comité.

**M. B. O'Neil:** Monsieur le président, je pensais avoir fourni tous ces renseignements lorsque j'ai fait mes commentaires. On a suggéré que l'administration de la voie maritime du St-Laurent devrait se pencher sur tous les rapports qui ont été réalisés et se prononcer sur la validité des différentes recommandations. Nous pourrions certainement le faire, mais je crois qu'il serait plus productif de procéder de façon indépendante et de faire

[Texte]

we have done in other cases. I think I have answered some of the points that were along this line this morning. We would be quite pleased to do it if it meets the wishes of the committee.

**Mr. Reid:** I do not know, Mr. Chairman and Mr. O'Neil, what reporting procedure you would develop as a result of your task force trade group committee meetings. Certainly I would like to see the results of those committee meetings and their attempt to continue the St. Lawrence Seaway as a viable option to the suggested movement—and preferred movement—of grain westerly.

**The Chairman:** I must say, Mr. Reid, in your usual very constructive way, I think you have touched on something that would be helpful. It blends with what Mr. O'Neil said. Mr. O'Neil, after the October 8 meeting you could send us some type of missive outlining the issues discussed and any recommendations that come by it focusing on the questions of Mr. Reid and some others and certainly from the Chair.

We have the research there in all these different reports, as you said. Perhaps you could zone in on some specifics for us to really look at the research on specific issues where there could be some recommendations on what could be done to help the financial structure and the charges and costs of the seaway. I think it would be helpful. I think it is a very constructive idea, if you would not mind doing it.

**Mr. B. O'Neil:** Mr. Chairman, we would be pleased to do it. I would just like to note that it is not only marketing we are talking about, but also all aspects of the seaway operation we will be reviewing.

**The Chairman:** This would be even better. Mr. Benjamin, did you indicate you had a couple of questions?

**Mr. Benjamin:** Yes.

**The Chairman:** It is nice to welcome you back.

**Mr. Benjamin:** Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. Angus:** It is nice of him to visit this country.

**Mr. Benjamin:** It is nice to be back and to see the best committee in the House of Commons at work as usual.

**Mr. Angus:** And as ornery as usual.

**Mr. Ouellet:** In the usual fashion.

**Mr. Benjamin:** Yes. The chairman has not mended his ways, I notice.

Mr. O'Neil, is there any significant amount of container and general cargo ship traffic—salties—other than ships that come in to get grain? If there is, what

[Traduction]

ensuite le rapport au comité comme nous l'avons fait dans d'autres cas. Je crois avoir répondu aux différentes questions qui portaient là-dessus ce matin. Nous serions cependant prêts à vous satisfaire si vous êtes d'accord.

**M. Reid:** Comment procéderiez-vous pour faire rapport des consultations que vous avez eues au sein de votre comité d'études sur le commerce. J'aimerais certainement prendre connaissance des résultats de ces réunions qui portaient sur la poursuite de la viabilité de la voie maritime par rapport au transport suggéré et préféré de grains vers l'Ouest.

**Le président:** Je dois dire monsieur Reid que vous avez procédé comme d'habitude, de façon très positive et que vous avez mis le doigt sur une contribution qui pourrait être utile. En fait votre recommandation va dans le sens de celle de M. O'Neil. Monsieur O'Neil, après la réunion du 8 octobre, vous pourriez sans doute nous informer des questions qui ont été discutées et des recommandations qui en ont résulté lors de votre étude des questions soulevées par M. Reid, d'autres membres du comité ainsi que moi-même.

Comme vous l'avez dit, nous avons les résultats de recherches dans tous ces différents rapports. Vous pourriez peut-être vous concentrer sur certains aspects précis qui pourraient donner lieu à des recommandations quant à la rentabilité de la voie maritime. Cela serait utile. C'est une idée très positive et nous serions heureux si vous pouviez procéder de la sorte.

**M. B. O'Neil:** Monsieur le président, nous serions heureux de le faire. Cependant je précise que nous ne nous préoccupons pas simplement de la question de la commercialisation mais également de tous les autres aspects de l'exploitation de la voie maritime sur laquelle nous nous pencherons.

**Le président:** Ce serait encore mieux. Monsieur Benjamin, vouliez-vous poser des questions?

**M. Benjamin:** Oui.

**Le président:** Je suis heureux de vous souhaiter à nouveau la bienvenue.

**M. Benjamin:** Merci, monsieur le président.

**M. Angus:** Nous sommes heureux de voir qu'il visite ce pays.

**M. Benjamin:** Je suis content d'être de retour et de me rendre compte que le meilleur comité de la Chambre des Communes est au travail comme d'habitude.

**M. Angus:** Aussi têtu que d'habitude également.

**M. Ouellet:** Comme d'habitude.

**M. Benjamin:** Oui. Le président n'a pas non plus changé sa façon de procéder, je m'en rends compte.

Monsieur O'Neil, y a-t-il un nombre important de porte-conteneurs et de cargos, je veux parler des vieux lous de mer, qui servent au transport du grain? Si tel est

[Text]

proportion of the seaway traffic does it amount to? Is the size of the seaway an inhibiting factor on the latest generations of container ships and general cargo ships in terms of their size?

**Mr. B. O'Neil:** Mr. Chairman, a substantial amount of general cargo comes into the system. I think it is about 3 million to 4 million tonnes a year. We have the figures. We will get them for you. It is a substantial amount of traffic. There are not too many containers. The containers are relatively few. This is carried in deep-sea ships that are of a size that can use the seaway system. We did talk about the size of the lock system a few minutes ago.

**Mr. Benjamin:** Yes, I know. This is what led me to ask you. If the seaway was deeper if not wider, would it help in getting more container ships through to the interior? Would it have any impact on increasing container traffic?

**Mr. B. O'Neil:** I do not think the depth would affect the container traffic to that degree.

**Mr. Benjamin:** What is the largest size of container ship you could handle?

**Mr. B. O'Neil:** Our ships are 730-foot length by 75-foot beam by 26-foot draft.

**Mr. Benjamin:** Yes, but container ships run in different sizes, including 15,000-tonne and 20,000-tonne ships.

**Mr. B. O'Neil:** The way the container traffic is being handled world-wide these days does not lend itself too much to direct shipments into the Great Lakes. The idea of the container traffic is to go from say the Port of Rotterdam or Antwerp or the Port of London to a major port like Montreal, to offload all their cargoes and all their containers, to pick up new containers and then to get back again. The time they would lose in the large ships going into the lakes would probably not warrant the expenditure. The ships are so expensive these days—that particular type of ship—that it is doubtful the traffic would be built up.

• 1050

We have had people running feeder systems and that sort of thing into the lakes—feeder packaged freight systems—and unfortunately they have not proven to be an economic success.

**Mr. Benjamin:** Okay. I just wondered if there was any way of getting some more traffic.

**The Chairman:** Mr. O'Neil, I want to thank you for appearing. I think you want to stay, because Mr. Emery is here.

Colleagues, we have a problem. I know we were going to do some housekeeping, but I think it is unfair for our witnesses who have flown in from Albany. I suggest that

[Translation]

le cas, quelle proportion du transport effectue-t-il? La taille de la voie maritime est-elle un facteur qui empêche certaines de ces nouvelles générations de porte-conteneurs et cargos de l'emprunter?

**M. B. O'Neil:** Monsieur le président, un montant considérable de marchandises de toutes sortes sont acheminées par le système. Il s'agit environ de trois à quatre millions de tonnes par année. Nous avons les chiffres. Nous pourrions vous les transmettre. Il s'agit donc d'un volume considérable. Il n'y a pas beaucoup de porte-conteneurs qui empruntent la voie maritime. Nous avons parlé également tantôt de la taille des écluses.

**M. Benjamin:** Je sais. C'est la raison pour laquelle je vous pose la question. Si la voie était creusée davantage, sinon élargie, pourrait-on ainsi attirer davantage de navires porte-conteneurs vers l'intérieur du pays? En d'autres termes, de telles modifications à la voie maritime auraient-elles une incidence sur l'augmentation du transport par conteneurs?

**M. B. O'Neil:** Je ne crois pas que la profondeur du chenal aurait des répercussions sur le transport par conteneurs, du moins pas de façon importante.

**M. Benjamin:** Quelle est la taille maximum des porte-conteneurs qui pourraient naviguer sur la voie maritime?

**M. B. O'Neil:** Nos navires sont de 730 pieds de long par 75 pieds de large, pour un tirant d'eau de 26 pieds.

**M. Benjamin:** Les navires porte-conteneurs ne sont pas d'une seule dimension, ils comprennent des navires de 15,000 tonnes et de 20,000 tonnes.

**M. B. O'Neil:** Le mode de transport par conteneurs ne se prête pas au transport dans les Grands lacs. En effet, celui-ci s'effectue entre deux ports, Rotterdam, ou Anvers ou Londres d'un côté et un autre port important, comme Montréal, de l'autre. Ce sont dans ces ports que s'effectuent les échanges de conteneurs. Le déplacement de ces grands navires porte-conteneurs dans les lacs ne vaudrait certainement pas la dépense. Ces porte-conteneurs sont extrêmement coûteux et je ne crois pas qu'une telle démarche serait utile.

À une certaine époque des systèmes de transport secondaires s'étaient créés à destination des Grands lacs mais malheureusement ce mode de transport ne s'est pas révélé rentable.

**M. Benjamin:** Très bien. Je voulais simplement savoir s'il était possible d'augmenter ce genre de transport dans les lacs.

**Le président:** Monsieur O'Neil, je vous remercie d'avoir comparu. Vous voudrez sans doute rester étant donné que M. Emery se trouve ici également.

Mes chers collègues, nous avons un problème. Nous devons procéder à l'étude de questions de régie interne, mais à mon avis ce ne serait pas juste envers nos témoins

**[Texte]**

we could have them, and it is not going to be because they are officials of another jurisdiction; it is just going to be a general briefing session.

Although Mr. Emery will come anyway, we are going to change our format. If we could do that and have them on, and Mr. O'Neil is going to be here, depending on how long the questioning is, we could switch into the housekeeping at 12 noon.

**Mr. Benjamin:** Agreed.

**The Chairman:** They have come a distance, and I think we will be over this by noon.

**Mr. Ouellet:** Sure.

**The Chairman:** I do not want to keep the people who have come quite a distance waiting just for us to clean. . .

**Mr. Ouellet:** How long would it take for the housekeeping things?

**The Chairman:** Well, who knows? Sometimes when you clean house, it takes longer than anticipated. I do not think it is going to take very long, but just to clear the room takes five minutes.

**Mr. Ouellet:** We have 10 minutes. Our next witnesses are supposed to be starting at 11 a.m.

**The Chairman:** I am in the hands of the committee.

**Mr. Ouellet:** I would appreciate it if you could deal with this now.

**The Chairman:** Mr. Ouellet does have a problem; this is the whole reason we have moved up the housekeeping. He will not be here this afternoon. Look, that will be a good governor on the initial discussion on the housekeeping, because the witness is ready for 11 a.m., and we can come back.

**Mr. Benjamin:** We can always go back to it after the meeting.

**Mr. Angus:** So we will not feel constrained in our discussion with Mr. Emery and his people.

**The Chairman:** That is true. So it is all right to do the housekeeping?

**Some hon. members:** Yes.

**The Chairman:** Then I am going to adjourn this meeting. We stay, but I am adjourning the meeting and we are going to go in camera, and then at 11 a.m. we will have a briefing session.

Thank you, Mr. O'Neil. The meeting is adjourned.

**[Traduction]**

qui sont venus d'Albany. Je propose donc de les entendre—et il ne s'agit pas ici de passe-droits. Nous aurons simplement une séance générale d'information.

M. Emery viendra de toute façon. Nous allons changer notre façon de procéder. M. O'Neil sera ici. Nous pourrions alors passer à la question de régie interne à midi si les questions ne prennent pas trop de temps.

**M. Benjamin:** D'accord.

**Le président:** Nos témoins viennent d'assez loin. Je crois que nous pourrions avoir terminé à midi.

**M. Ouellet:** Oui.

**Le président:** Je ne voudrais pas que nos témoins qui viennent de loin doivent attendre que nous ayons réglé nos petits problèmes internes.

**M. Ouellet:** Combien cela prendra-t-il?

**Le président:** Qui sait? Parfois, cela prend plus longtemps que prévu. Je ne crois pas que cela prendra très longtemps mais il faut quand même compter cinq minutes pour vider la pièce.

**M. Ouellet:** Il nous reste dix minutes. Nos témoins suivants ne devaient pas commencer avant 11 heures.

**Le président:** Je m'en remet au comité.

**M. Ouellet:** J'apprécierais si l'on pouvait régler cette question maintenant.

**Le président:** M. Ouellet a un problème. C'est la raison pour laquelle nous avons décidé de régler cette question de régie interne ce matin. Nous ne serons, en effet, pas ici cet après-midi. Nous pourrions aborder la question de régie interne. Le témoin est prévu pour 11 heures. Nous pourrions revenir.

**M. Benjamin:** Nous pourrions toujours y revenir après la réunion.

**M. Angus:** Et par conséquent nous ne nous sentirons pas pressés au cours de nos discussions avec M. Emery.

**Le président:** C'est vrai. Êtes-vous donc d'accord pour que l'on passe à la question de régie interne?

**Des voix:** Oui.

**Le président:** Je vais donc lever la séance. Nous tiendrons la séance à huis clos. À 11 heures nous passerons à la séance d'information.

Je vous remercie, monsieur O'Neil. La séance est levée.











*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

WITNESS

*From the St. Lawrence Seaway Authority:*

Bill O'Neil, President.

TÉMOIN

*De l'Administration de la Voie maritime du St-Laurent:*

Bill O'Neil, président.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 44

Wednesday, September 23, 1987

Thursday, October 15, 1987

Tuesday, November 17, 1987

Tuesday, November 24, 1987

Thursday, November 26, 1987

Thursday, December 3, 1987

Chairman: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the  
Standing Committee on*

## Transport

RESPECTING:

Travel to Europe

Election of a Chairman and Vice-Chairman

Supplementary Estimates (C) for the fiscal year  
ending March 31, 1988

WITNESSES:

(See back cover)

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 44

Le mercredi 23 septembre 1987

Le jeudi 15 octobre 1987

Le mardi 17 novembre 1987

Le mardi 24 novembre 1987

Le jeudi 26 novembre 1987

Le jeudi 3 décembre 1987

Président: Patrick Nowlan

*Procès-verbaux et témoignages du Comité  
permanent des*

## Transports

CONCERNANT:

Voyage en Europe

Election d'un président et d'un vice-président

Budget des dépenses supplémentaire (C) pour  
l'exercice financier se terminant le 31 mars 1988

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the Thirty-third Parliament,  
1986-87

Deuxième session de la trente-troisième législature,  
1986-1987

## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl L. Gray

### Members

Iain Angus  
Ross Belsher  
Les Benjamin  
Terry Clifford  
Dennis H. Cochrane  
André Ouellet  
Joe Reid  
Fernand Robichaud  
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Mary MacDougall  
*Clerk of the Committee*

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl L. Gray

### Membres

Iain Angus  
Ross Belsher  
Les Benjamin  
Terry Clifford  
Dennis H. Cochrane  
André Ouellet  
Joe Reid  
Fernand Robichaud  
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

*Le greffier du Comité*  
Mary MacDougall

## ORDERS OF REFERENCE

Tuesday, August 25, 1987

"By unanimous consent, it was ordered,—That the Standing Committee on Transport be authorized to travel from place to place in Europe between September 24 and October 11, 1987 inclusive for the purpose of studying the impact of airline deregulation on the government's policy for the ownership and management of airports, airports facilities, safety, airline concentration and privatization, and rail and bus passenger services and that the necessary staff do accompany the Committee."

ATTEST

Monday, September 28, 1987

"Your Committee recommends that the standing committees of this House be composed of the Members listed below:—

Transport

## Members

Angus	Nowlan
Belsher	Ouellet
Benjamin	Reid
Clifford	Robichaud
Cochrane	Taylor—(11)
Gray	
(Bonaventure—Îles-	
de-la-Madeleine)	

02/10/87

On motion of Mr. Fennell seconded by Mr. Lewis, the Thirty-second Report of the Striking Committee, presented Monday, September 28, 1987, was concurred in."

ATTEST

Thursday, November 19, 1987

"Pursuant to Standing Orders 82(16) and 83, on motion of Mr. Lewis seconded by Mr. Mazankowski, it was ordered,—That the Supplementary Estimates (C) for the fiscal year ending March 31, 1988 laid upon the table earlier this day, be referred to the several Standing Committees of the House as follows:—

*To the Standing Committee on Transport*Transport Votes 2c, 10c, 25c, 35c, and 40c—"

ATTEST

ROBERT MARLEAU

*Clerk of the House of Commons*

## ORDRES DE RENVOI

Le mardi 25 août 1987

«Du consentement unanime, il est ordonné,—Que le Comité permanent des transports soit autorisé à voyager en Europe entre le 24 septembre et le 11 octobre 1987 inclusivement, dans le but d'étudier les répercussions de la déréglementation des services aériens sur la politique gouvernementale à l'égard de la propriété et de la gestion des aéroports, des installations aéroportuaires, de la sécurité, de la concentration des services aériens et de la privatisation, et des services ferroviaires et de transport des voyageurs par autobus, et que le personnel nécessaire accompagne le Comité.»

ATTESTÉ

Le lundi 28 septembre 1987

«Votre Comité recommande que les comités permanents de la Chambre se composent des députés dont les noms suivent:—

Transports

## Membres

Angus	Nowlan
Belsher	Ouellet
Benjamin	Reid
Clifford	Robichaud
Cochrane	Taylor—(11)
Gray	
(Bonaventure—Îles-	
de-la-Madeleine)	

02/10/87

Sur motion de M. Fennell appuyé par M. Lewis, le trente-deuxième rapport du Comité de sélection, présenté à la Chambre le lundi 28 septembre 1987, est agréé.»

ATTESTÉ

Le jeudi 19 novembre 1987

«Conformément à l'article 82(16) et de l'article 83 du Règlement sur motion de M. Lewis, appuyé par M. Mazankowski il est ordonné,—Que le Budget des dépenses supplémentaire (C) pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 1988, déposé sur le Bureau plus tôt aujourd'hui, soit déferé aux divers Comités permanents de la Chambre ainsi qu'il suit:—

*Au Comité permanent des transports*Transports, crédits 2c, 10c, 25c, 35c et 40c—»

ATTESTÉ

*Le Greffier de la Chambre des communes*

ROBERT MARLEAU

## MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, SEPTEMBER 23, 1987  
(74)

[Text]

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 3:35 o'clock p.m., in Room 253-D Centre Block, this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Ross Belsher, Les Benjamin, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid, Gordon Taylor.

*Other Member present:* Blaine A. Thacker.

*In attendance:* John Christopher, Research Officer, Library of Parliament. David Cuthbertson, Consultant to the Committee.

The Committee proceeded to discuss its Order of Reference dated Tuesday, August 25, 1987 which reads as follows:

—That the Standing Committee on Transport be authorized to travel from place to place in Europe between September 24 and October 11, 1987 inclusive, for the purpose of studying the impact of airline deregulation on the government's policy for the ownership and management of airports, airport facilities, safety, airline concentration and privatization, and rail and bus passenger services and that the necessary staff do accompany the Committee.

It was agreed,—That the Clerk of the Committee be authorized to purchase gifts for presentation by the Committee at official functions.

At 4:05 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

THURSDAY, OCTOBER 15, 1987  
(75)

The Standing Committee on Transport met at 9:30 o'clock a.m., in Room 253-D Centre Block, this day, for the purpose of electing a Chairman and a Vice-Chairman.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

*Other Member present:* Blaine A. Thacker.

*In attendance:* David Cuthbertson, Consultant to the Committee.

The Clerk of the Committee presided over the election of the Chairman.

Darryl Gray, seconded by André Ouellet, moved,—That J. Patrick Nowlan do take the Chair of this Committee as Chairman.

## PROCÈS-VERBAUX

LE MERCREDI 23 SEPTEMBRE 1987  
(74)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos, aujourd'hui à 15 h 35, dans la pièce 253-D de l'Édifice du Centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (président).

*Membres du Comité présents:* Ross Belsher, Les Benjamin, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid, Gordon Taylor.

*Autre député présent:* Blaine A. Thacker.

*Aussi présents:* De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, conseiller du Comité.

Le Comité entreprend d'étudier son ordre de renvoi du mardi 25 août 1987, libellé en ces termes:

—Que le Comité permanent des transports soit autorisé à voyager en Europe entre le 24 septembre et le 11 octobre 1987 inclusivement, dans le but d'étudier les répercussions de la déréglementation des services aériens sur la politique gouvernementale à l'égard de la propriété et de la gestion des aéroports, des installations aéroportuaires, de la sécurité, de la concentration des services aériens et de la privatisation, et des services ferroviaires et de transport des voyageurs par autobus, et que le personnel nécessaire accompagne le Comité.

Il est convenu,—Que le greffier du Comité soit autorisé à se procurer des cadeaux que les membres du Comité offriront dans l'exercice de leurs fonctions.

À 16 h 05, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE JEUDI 15 OCTOBRE 1987  
(75)

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 9 h 30, dans la pièce 253-D de l'Édifice du Centre, pour élire un président et un vice-président.

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

*Autre député présent:* Blaine A. Thacker.

*Aussi présent:* David Cuthbertson, conseiller du Comité.

Le greffier du Comité préside l'élection du président.

Darryl Gray, appuyé par André Ouellet, propose,—Que J. Patrick Nowlan assume la présidence du présent Comité.

The question being put on the motion, it was agreed to.

On motion of Gordon Taylor, Darryl Gray was elected Vice-Chairman of the Committee.

At 10:10 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, NOVEMBER 17, 1987  
(76)

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 9:30 o'clock a.m., in Room 253-D Centre Block, this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Les Benjamin, Ross Belsher, Dennis H. Cochrane, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Fernand Robichaud and Gordon Taylor.

*In attendance:* John Christopher, Research Officer, Library of Parliament. David Cuthbertson, Consultant to the Committee.

The Committee proceeded to discuss its future business.

At 10:15 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Mary MacDougall

*Clerk of the Committee*

TUESDAY, NOVEMBER 24, 1987  
(77)

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 10:05 o'clock a.m., in Room 253-D Centre Block, this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Les Benjamin, Terry Clifford, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Fernand Robichaud and Gordon Taylor.

*In attendance:* John Christopher, Research Officer, Library of Parliament. David Cuthbertson, Consultant to the Committee.

The Committee resumed consideration of its draft report.

At 12:02 o'clock p.m., the sitting adjourned.

At 3:36 o'clock p.m., the sitting resumed.

At 5:05 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

THURSDAY, NOVEMBER 26, 1987  
(78)

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 9:36 o'clock a.m., in Room 253-D Centre Block, this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

La motion est mise aux voix et adoptée.

Sur motion de Gordon Taylor, Darryl Gray est élu vice-président du Comité.

À 10 h 10, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 17 NOVEMBRE 1987  
(76)

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos, aujourd'hui à 9 h 30, dans la pièce 253-D de l'Édifice du Centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Les Benjamin, Ross Belsher, Dennis H. Cochrane, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

*Aussi présents:* De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, conseiller du Comité.

Le Comité entreprend de déterminer ses futurs travaux.

À 10 h 15, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Mary MacDougall

LE MARDI 24 NOVEMBRE 1987  
(77)

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos, aujourd'hui à 10 h 05, dans la pièce 253-D de l'Édifice du Centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

*Membres du Comité présents:* Les Benjamin, Terry Clifford, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Fernand Robichaud et Gordon Taylor.

*Aussi présents:* De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, conseiller du Comité.

Le Comité examine de nouveau son projet de rapport.

À 12 h 02, le Comité interrompt les travaux.

À 15 h 36, le Comité reprend les travaux.

À 17 h 05, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE JEUDI 26 NOVEMBRE 1987  
(78)

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos, aujourd'hui à 9 h 36, dans la pièce 253-D de l'Édifice du Centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

*Members of the Committee present:* Les Benjamin, Terry Clifford, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet and Gordon Taylor.

*In attendance:* John Christopher, Research Officer, Library of Parliament. David Cuthbertson, Consultant to the Committee.

The Committee resumed consideration of its draft report on the Committee's trip to Europe for the purpose of studying airline deregulation and rail and bus passenger services.

It was agreed,—That the draft report be adopted as the second report to the House and that any further minor changes to the report be undertaken by the Chairman and staff, and that these changes be communicated to the opposition members present at the meeting this day.

At 10:25 o'clock a.m., the Committee commenced consideration of future business.

It was agreed,—That the Committee take note of the certificates of nomination tabled in the House on November 26, 1987 and referred to the Committee, and that the Committee take no action on these nominations.

It was agreed,—That officials of the Department of Transport be invited to appear before the Committee on Supplementary Estimates (C) for the fiscal year ending March 31, 1988.

It was agreed,—That officials of the Department of Transport be invited to appear before the Committee in connection with the contract for and construction of Terminal 3 at Lester B. Pearson International Airport.

At 10:36 o'clock a.m., it was agreed,—That Darryl Gray take the Chair as Acting Chairman.

It was agreed,—That the Committee authorize the reimbursement of the cost of the airfares of two members of the Committee in connection with their early return to Ottawa from Europe.

At 10:50 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage

*Committee Clerk*

THURSDAY, DECEMBER 3, 1987  
(79)

The Standing Committee on Transport met at 9:35 o'clock a.m., in Room 253-D Centre Block, this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Les Benjamin, Ross Belsher, Dennis H. Cochrane, Patrick Nowlan, André Ouellet, Fernand Robichaud and Gordon Taylor.

*Membres du Comité présents:* Les Benjamin, Terry Clifford, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet et Gordon Taylor.

*Aussi présents:* John Christopher, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement. David Cuthbertson, conseiller du Comité.

Le Comité examine de nouveau son projet de rapport sur le voyage en Europe qu'il projette en vue d'y étudier le décontrôle des lignes aériennes et le service des voyageurs par rail ou par autocar.

Il est convenu,—Que le projet de rapport soit adopté à titre de deuxième rapport à la Chambre, et que le président et le personnel du Comité se chargent d'y apporter tous changements secondaires, changements dont les membres de l'Opposition présents à la séance d'aujourd'hui seront saisis.

À 10 h 25, le Comité entreprend de déterminer ses futurs travaux.

Il est convenu,—Que le Comité prenne connaissance des certificats de désignation déposés sur la Table de la Chambre le 26 novembre 1987 et déferés au Comité; et que celui-ci n'y donne pas suite.

Il est convenu,—Que les hauts fonctionnaires du ministère des Transports soient invités à comparaître devant le Comité au sujet du Budget des dépenses supplémentaire (C) portant sur l'exercice financier se terminant le 31 mars 1988.

Il est convenu,—Que les hauts fonctionnaires du ministère des Transports comparaissent devant le Comité au sujet du contrat de construction pour la réalisation du terminal 3 de l'Aéroport international Lester B. Pearson.

À 10 h 36, il est convenu,—Que Darryl Gray assume la présidence du Comité à titre intérimaire.

Il est convenu,—Que le Comité autorise le remboursement des frais de transport aérien de deux de ses membres appelés à rentrer plus tôt d'Europe à Ottawa.

À 10 h 50, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Greffier de Comité*

Ellen Savage

LE JEUDI 3 DÉCEMBRE 1987  
(79)

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 9 h 35, dans la pièce 253-D de l'Édifice du Centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Les Benjamin, Ross Belsher, Dennis H. Cochrane, Patrick Nowlan, André Ouellet, Fernand Robichaud et Gordon Taylor.

*In attendance:* John Christopher, Research Officer, Library of Parliament. David Cuthbertson, Consultant to the Committee.

*Witnesses: From the Department of Transport:* R.M. Withers, Deputy Minister; C. LaFrance, Assistant Deputy Minister, Aviation; N. van Duyvendyk, Assistant Deputy Minister, Finance; R. Quail, Commissioner, Canadian Coast Guard, Assistant Deputy Minister, Marine; M. Brennan, Associate Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination; D. McAree, Executive Director, Airports Authority Group and John Rodocanachi, Director General, Security and Emergency Planning.

The Committee proceeded to consider its Order of Reference dated Thursday, November 19, 1987 which reads as follows:

—That the Supplementary Estimates (C) for the fiscal year ending March 31, 1988, laid upon the table earlier this day, be referred to the several Standing Committees of the House as follows: To the Standing Committee on Transport—Transport Votes 2c, 10c, 25c, 35c and 40c.

The witnesses answered questions.

At 12:37 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Mary MacDougall  
*Clerk of the Committee*

*Aussi présents:* John Christopher, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement. David Cuthbertson, conseiller du Comité.

*Témoins: Du ministère des Transports:* R.M. Withers, sous-ministre; C. LaFrance, sous-ministre adjoint—Aviation; N. van Duyvendyk, sous-ministre adjoint—Finances; R. Quail, commissaire, Garde côtière canadienne—sous-ministre adjoint—Transport maritime; M. Brennan, sous-ministre adjoint associé—Politique et coordination; D. McAree, directeur exécutif—Groupe de gestion des aéroports; John Rodocanachi, directeur général—Sécurité et planification d'urgence.

Le Comité entreprend d'examiner son ordre de renvoi du jeudi 19 novembre 1987, libellé en ces termes:

—Que le Budget des dépenses supplémentaire (C) pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 1988, déposé sur le Bureau plus tôt aujourd'hui, soit déferé aux divers Comités permanents de la Chambre ainsi qu'il suit: Au Comité permanent des transports—Transports, crédits 2c, 10c, 25c, 35c et 40c.

Les témoins répondent aux questions.

À 12 h 37, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*  
Mary MacDougall

## EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Thursday, October 15, 1987

• 0937

**The Clerk of the Committee:** Honourable members, there is a quorum. Pursuant to Standing Orders 91 and 92(1), your first item of business is the election of a chairman. I am ready to receive motions to that effect. Mr. Gray.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** I would nominate Mr. Nowlan as chairman of the Transport Committee.

**Mr. Ouellet:** I will certainly second this proposal.

**The Clerk:** It has been moved by Mr. Gray, seconded by Mr. Ouellet, that Mr. Nowlan do take the Chair of this committee as chairman. Is it the pleasure of the committee to adopt the motion?

Motion agreed to.

**The Clerk:** I declare Mr. Nowlan duly elected chairman of this committee, and I invite him to take the Chair.

**Some hon. members:** Hear, hear!

**The Chairman:** Colleagues, before the Chair deals with the next item of business, I want—

**Mr. Ouellet:** You should thank us.

**The Chairman:** That is what I was going to do. Before the next item of business, I must say I am impressed with the representative and qualitative turn-out here this morning. As Mr. Gray and I were standing here a little earlier, we were watching who was coming to the door to see just how interesting the elections might be in view of some other history around here. But I do appreciate the vote and thank those members who put my name for nomination, Mr. Gray and the members who supported it. As we have all known before, and as I said when this first happened to me—and this is I think the second time—there are times for change, which is quite evident in the political scene from time to time, but you have reconfirmed me this time, and I do appreciate that vote of confidence. I think we have a very interesting committee, a good committee.

I know there are other matters the clerk wants to look at in terms of cleaning up the details of the trip, and there are other matters we should discuss, but I think they would be best left till the dust settles and Mary gets everything in order, that we perhaps meet in camera in a couple of weeks. I think it would be the best part of valour for us to stand down for a couple of weeks as David and John prepare a draft report of the trip, highlighting things we will consider together in camera.

## TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le jeudi 15 octobre 1987

**La greffière du Comité:** Honorables membres, nous avons le quorum. Conformément aux articles 91 et 92(1) du Règlement, nous devons procéder tout d'abord à l'élection d'un président. Je suis prête à recevoir des motions à cet effet. Monsieur Gray.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Je propose la candidature de M. Nowlan au poste de président du Comité des transports.

**M. Ouellet:** Je suis tout à fait prêt à appuyer cette motion.

**La greffière:** M. Gray a proposé, appuyé par M. Ouellet, que M. Nowlan occupe le fauteuil du président. Le Comité est-il prêt à adopter la motion?

La motion est adoptée.

**La greffière:** Je déclare M. Nowlan dûment élu président de ce Comité, et je l'invite à occuper le fauteuil.

**Des voix:** Bravo! Bravo!

**Le président:** Chers collègues, avant que nous ne passions au point suivant de l'ordre du jour. . .

**M. Ouellet:** Remerciez-nous d'abord.

**Le président:** C'est ce que j'allais faire. Avant d'aller plus avant, je dois dire que je suis très impressionné par les effectifs de ce matin, aussi bien en qualité qu'en quantité. M. Gray et moi-même sommes arrivés un petit peu plus tôt, et nous suivions avec intérêt l'arrivée des membres du Comité en prévision de cette élection dont nous nous demandions ce qu'elle serait, étant donné cette autre histoire qui nous agite. Mais je suis ravi du vote, je remercie ceux des membres qui ont proposé mon nom, M. Gray et ceux qui l'ont appuyé. Comme nous le savons tous, et comme je l'ai déjà dit lorsque cela m'est arrivé pour la première fois—puisque celle-ci est la deuxième—l'alternance peut être de toute évidence une très bonne chose dans le domaine politique, mais vous m'avez reconduit dans mes fonctions, et j'apprécie cette confiance que vous me témoignez. Je pense par ailleurs que ce Comité a fait du travail intéressant, du bon travail.

Je sais maintenant que le greffier a un certain nombre de questions à régler qui concernent notre voyage. Nous avons de notre côté un certain nombre de choses à discuter, mais je pense qu'il vaudrait mieux laisser tout cela reposer un peu et donner à Mary le temps de s'organiser, avant une réunion que nous pourrions avoir à huis clos dans quelques semaines. Je pense que pour nous il est préférable de laisser tout cela reposer un peu, pendant que David et John rédigent une ébauche de

## [Texte]

That might coincide with some House business, but let us not even worry about the House. I think we owe it to ourselves.

I want to thank Mary and her staff and David and John, but really Mary, who in that summer period. . .

• 0940

This thing, as we all know, could have been cancelled. These things happen quickly. Certainly the Deputy House Leader was always amenable to us going offshore and seeing how other people did things. I think it was a very informative and educational experience, and I think there are some things we can highlight in a report. How relevant a lot of other things are is something we will discuss; but regardless of all that, for Mary to put the thing together in terms of logistics and the planning of the different people who briefed us. . . While I missed the third part of the trip in France, with the calibre of people you had in France with Lufthansa, Air France, the Minister of Transport, we really saw a lot of blue-ribbon people.

I think we want to have an official report, and then you may want the chairman to write a letter to respective people about some of the details of the committee or the chairman might write a letter anyway. But those are things we can discuss.

I just want to thank you for this. I know that we will have differences from time to time on matters that we will have, but—it may be more difficult as we get closer to an election—it really has not worked that way with this committee. We can have our differences, but they are on matters we feel strongly about if we do, and they do not really get too personal.

In view of some of my problems in the last month or so, of which all of you are aware. . . I am a big boy, and quite frankly if there had been a signal given in my ear then there would not have been a public disturbance here this morning. I would have accepted whatever signals I had received, but all I know is the Whip thought we had already reorganized over New York when I asked him about any messages I should convey to the committee, by osmosis or any other way, and I reminded him that I had left the committee before it had concluded its term. He said: Pat, that was immaterial; your members have confidence in you; let the election take place.

## [Traduction]

rapport sur ce voyage, et qu'ils fassent ressortir ce dont nous pourrions discuter ensuite à huis clos. Il pourra d'ailleurs se faire que cette séance nous permette également de discuter de certains points qui concernent nos rapports à la Chambre, mais je pense que ce n'est pas pour le moment la peine de nous inquiéter de cela. Je pense que nous avons bien mérité de pouvoir d'abord nous entretenir du voyage.

Je tiens donc à remercier Mary et ses assistants, David et John, mais avant tout Mary, qui pendant tout cet été. . .

Comme nous le savons tous le voyage aurait très bien pu être annulé. Il arrive que ce genre de décisions soient prises très rapidement. Il est vrai que le leader suppléant à la Chambre s'est toujours montré favorablement disposé à l'égard de cette idée de voyage qui devait nous permettre de voir comment les choses se passent ailleurs. Je pense qu'effectivement nous avons pu en retirer une information et une expérience très précieuses, et je crois que nous pourrions en tirer profit pour le rapport. Il y a évidemment pas mal d'autres choses dont nous pourrions discuter l'utilité, mais en dépit de tout cela, tout le travail de préparation qu'a fait Mary, y compris la planification des différentes rencontres et réunions d'information. . . J'ai râté la troisième partie du voyage, en France, mais compte tenu du calibre des personnes qui vous ont accueillis en France, Lufthansa, Air France, le ministre des Transports, je pense que nous avons eu des interlocuteurs de choix.

Nous rédigerons donc un rapport officiel, et vous pourrez peut-être ensuite demander à votre président d'adresser certaines lettres à certaines personnes qui seraient concernées par certains détails de ce voyage; je pourrais de toute façon le faire. Voilà donc ce dont nous pourrions débattre.

Je tiens donc à l'avance à vous remercier. Je sais que de temps en temps nous aurons certaines divergences d'opinions, et cela d'autant plus que les élections approchent, mais j'ajoute immédiatement que jusqu'ici ce genre de querelles de partis n'a eu aucune incidence sur le travail du Comité. Nous avons les uns et les autres nos opinions, mais il y a un certain nombre de questions pour lesquelles nous sommes tous prêts à nous engager, et sur lesquelles nous sommes prêts à laisser de côté tout ce qui pourrait être personnel.

Étant donné les problèmes que j'ai pu avoir depuis à peu près un mois, ce dont vous êtes tous au courant. . . Je suis capable de faire la part des choses, et je peux vous avouer très franchement que si l'on avait indiqué quoi que ce soit ici ce matin, cela n'aurait été l'occasion d'aucun affrontement public. J'aurais tout à fait compris les réticences qui auraient pu se manifester, mais je peux également vous dire que lorsque j'ai demandé au whip si je devais transmettre quelque message au Comité, à mots couverts ou de façon tout à fait explicite, il a répondu qu'il pensait que tout cela avait certainement dû être discuté dans l'avion, même si je lui ai rappelé que j'avais

[Text]

So I just want to thank you again, and I am looking forward to not only the report. I can think of some things that are very topical and interesting, let alone completing the St. Lawrence Seaway. But I think we should leave that until another day and call for the next item of business, which is the nomination for the vice-chairman.

**Mr. Taylor:** I take pleasure in nominating Mr. Darryl Gray as vice-chairman.

**Mr. Ouellet:** I second it with pleasure.

Motion agreed to.

**The Chairman:** Congratulations. Speech.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Mr. Chairman and members of the committee, I would like to thank you. I would like to thank especially Mr. Taylor for having nominated me.

Perhaps the chairman threw a little extra on my shoulders when he decided to fulfil other obligations, but I also would like to congratulate Mary and David and John, who were with us, and the Minister's representative, Linda, on the trip. Mary, you were fantastic. Everything was super-organized. I realize how difficult it is to deal with a bunch of MPs, especially when everyone wants to do his own thing. But it was super.

I am sure, as the chairman said, we will have a great committee going into the next year and we will continue to work together and continue to fight together. Thank you very much.

**The Chairman:** André, would you like to say anything?

**M. Ouellet:** Je pense que l'un des avantages les plus importants de la création des comités permanents de la Chambre et des nouveaux pouvoirs et budgets qui ont été donnés aux comités parlementaires, c'est de permettre à un groupe restreint de députés de se spécialiser dans des domaines particuliers. Cette spécialisation n'est possible que dans la mesure où il y a une certaine continuité. Continuité d'abord dans le *membership* du Comité et certainement dans le personnel qui travaille pour et avec le Comité. Je crois que nous avons été sages de renouveler votre mandat et celui du vice-président. Je souhaite que les gens qui travailleront avec nous et nous aideront puissent être pratiquement tous les mêmes.

[Translation]

quitté le Comité avant la fin. Il m'a répondu: Pat, c'est sans importance, vos députés ont confiance en vous, procédez à l'élection.

Je vous remercie donc encore, et je me réjouis à l'avance du rapport et du reste. Je peux déjà d'ailleurs penser à un certain nombre de discussions qui me paraissent à la fois intéressantes et importantes, sans parler évidemment de la fin de nos travaux sur la voie maritime du Saint-Laurent. Mais je crois que nous devrions laisser cela pour un autre jour et passer au point suivant de l'ordre du jour qui est donc l'élection du vice-président.

**M. Taylor:** Je propose le nom de M. Darryl Gray.

**M. Ouellet:** C'est avec plaisir que j'appuie cette motion.

La motion est adoptée.

**Le président:** Félicitations. Un discours!

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, je tiens à vous remercier. Je remercie tout spécialement M. Taylor pour avoir proposé mon nom.

Peut-être le président s'est-il un petit peu déchargé sur moi de certaines choses lorsqu'il a décidé de faire face à certaines autres obligations, mais je tiens également à féliciter Mary, David et John qui nous ont accompagnés, en même temps que Linda, du bureau du ministre. Mary vous avez été absolument extraordinaire. Tout a été organisé jusque dans les moindres détails, je sais à quel point il peut être difficile d'avoir à sa suite toute une ribambelle de députés, surtout quand chacun d'entre eux a son petit programme particulier. Mais enfin tout s'est passé de façon merveilleuse.

Je suis sûr, comme l'a dit le président, que le Comité restera à la hauteur de ce qu'il a toujours été jusqu'ici, et que notre collaboration se poursuivra jusqu'à l'an prochain dans ce même climat qui effectivement n'exclut pas les divergences. Merci beaucoup.

**Le président:** André, est-ce que vous avez quelque chose à dire?

**Mr. Ouellet:** I think that one of the most important advantages of those Standing Committees of the House, and of the new mandates and budgets which were given to them, is to allow a small group of MPs to specialize in some areas. But in order to develop that kind of expertise, continuity is to some extent necessary. Continuity in the membership of the committee and certainly in the staff working for and with the committee. I believe we were wise in renewing your mandate and that of the vice-chairman. I wish we could keep the same people working with us and helping us.

[Texte]

[Traduction]

• 0945

Je suis très content de l'apport de notre nouvelle greffière. Comme vous le savez, nous avons eu un éventail de greffiers au cours des derniers mois. J'espère qu'il nous sera possible de garder l'actuelle greffière le plus longtemps possible, car cela favoriserait la cohésion et l'efficacité au sein du Comité permanent.

Je crois que le voyage en Europe, à plusieurs égards, a été extrêmement important et fructueux pour les membres du Comité. Nous avons pu nous faire une idée de la façon dont les choses se font dans d'autres pays, tant dans le domaine du transport aérien que dans celui du transport ferroviaire. Très souvent, on prétend que les voyages de députés sont surtout des voyages de plaisir, mais je peux certainement témoigner du sérieux de nos délibérations et de la qualité des experts que nous avons rencontrés.

Nous revenons avec un bagage de renseignements nouveaux qui nous aideront à écrire un rapport très constructif et très utile pour le ministre des Transports qui aura des décisions très importantes à prendre. Au-delà de la partisanerie politique, les membres du Comité peuvent certainement formuler un certain nombre de recommandations qui ne seront pas nécessairement celles que les fonctionnaires du ministère des Transports voudraient eux-mêmes faire. Ce seront des recommandations de parlementaires qui ont eu la possibilité d'analyser certains aspects du transport dans d'autres pays. Ce qui est mieux fait ailleurs devrait être mis en application au Canada, même si certains fonctionnaires n'aiment pas cela. J'espère que nous pourrons exercer une certaine collégialité au Comité afin d'arriver à faire ces recommandations utiles.

En terminant, je voudrais dire que certains de nous siègent au comité qui étudie présentement le projet de loi C-52. Nous avons l'intention de tenir une série de séances au cours des deux prochaines semaines pour entendre tous les témoins qui s'intéressent à ce projet de loi. Je vous signale ceci, monsieur le président, pour vous demander d'avoir un peu d'indulgence à notre endroit. Cela ferait l'affaire de tout le monde si on retardait les prochaines séances de ce Comité pour nous donner le temps d'en finir avec ce projet de loi et pour donner le temps à nos conseillers de préparer le rapport sur notre tournée européenne.

**Le président:** Merci, monsieur Ouellet.

The clerk did remind me just before I spoke that there was that bill, and that does fit in with perhaps a certain state of suspended animation in this committee. I know there are some other matters in some members' agendas, whether deer hunting, goose hunting, or blueberry picking, so that may also affect some of the movements of members.

I am quite pleased with our new clerk. As you know, we have had quite a few clerks over the last few months. I hope we can keep our new clerk as long as possible since it would enhance the cohesion and efficiency within the standing committee.

In several respects, I believe that the trip to Europe was extremely important and fruitful for the committee members. We got an idea of the way things are being done in other countries in air as well as in rail transport. Quite often, people state that the trips taken by MPs are mainly for entertainment but I can certainly vouch for the seriousness of our deliberations and the quality of the experts we have met.

Thanks to the stock of new information we have brought back with us, we will be able to present the Minister of Transport, who will have very important decisions to make, with a very constructive and useful report. Leaving aside partisan politics, the committee members can certainly formulate a certain number of recommendations which will not necessarily be those suggested by the employees of the Department of Transport. There will be collegial recommendations made by parliamentarians who have had the opportunity of analyzing certain aspects of transport in other countries. If all the countries do things better than we do, we should adopt their method, even though it displeases some civil servants. I hope we can show some solidarity at the committee level to make such useful recommendations.

In closing, I would like to state that some of us are members of the committee which is presently studying Bill C-52. We intend to hold a series of meetings during the next two weeks to hear as many witnesses as possible. I mention it to you, Mr. Chairman, so that you show some indulgence to us. It would be to everybody's advantage if we delayed the next sittings of this committee to give us some time to finish with this bill and give some time to our advisors to prepare the report on our trip to Europe.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Ouellet.

Juste avant que je prenne la parole la greffière m'avait rappelé l'existence de ce bill et signalé qu'il justifierait peut-être la suspension des activités de notre comité pendant quelque temps. Je sais que certains députés ont d'autres projets en vue, qu'il s'agisse de la chasse au cerf ou à l'oie, ou de la cueillette des bleuets, et qu'ils ne seront pas tout à fait libres.

[Text]

[Translation]

• 0950

Les, as an experienced member of the committee, perhaps you could give an overview of what you thought of the trip.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, first my congratulations to you and Darryl. I must say it is a sign of maturity, which is all too rare in the government ranks, when one of your members has some disagreements with the government and there is no kind of vengeance taken. I am quite happy that all of your colleagues agreed that you should remain in your position.

I also want to add my thanks to Mary for helping all of us individually with various and sundry matters. For example, she obtained my wife's visa to go to France in a matter of hours, and I want to thank her for that in front of the whole committee. She did a fine job.

I think there would be a consensus in the committee that some of that London operation was a débâcle, particularly the High Commission, and words will be passed on to appropriate authorities in various ways. We paid \$400 a night for a flea-bag hotel. Hnest to God, that ought to be a hanging offence—and I am against capital punishment.

I hope too, Mr. Chairman, that we will not be afraid to be bold in our report. It is entirely up to the government. They can pay attention to it, accept it or reject it. I hope we will be prepared to make some comments and recommendations.

I for one was most impressed with the operations of the airport. Of the three major airports we went to, I think the one I was most impressed with was Schiphol in Amsterdam.

The Port of Rotterdam is impressive. The highlight of course was riding the *Grande Vitesse* from Paris to Lyon and back, which shows what can be done and what could be done in this country, particularly in our major population areas. I hope we will be prepared to make some bold recommendations and comments, if for no other reason than to encourage government and the boys in foggy bottom in the Department of Transport to be prepared to be a little more adventurous.

We should encourage the transportation industry as well as government in this country to make some massive investments in improvements, modernization and what not. In areas where we used to lead the world, we now lag 20 or 30 years behind, and I hope we will be prepared to say so in our report.

I look forward to the coming year. Iain and I will continue to work on this committee and try to get you to agree to many of the things that we will say and vice versa, and a lot of times we will and a lot of times we will

Les, vous qui êtes un des anciens parmi les membres de ce Comité, vous pourriez peut-être nous résumer votre impression de notre voyage.

**M. Benjamin:** Tout d'abord, monsieur le président, permettez-moi de vous féliciter et de féliciter Darryl. Lorsqu'on voit un député qui n'est pas d'accord avec son gouvernement et que ce dernier ne prend pas de mesures de représailles, je dois avouer qu'il s'agit là d'un signe de maturité, que l'on constate trop rarement parmi les députés ministériels. Je suis ravi de voir que tous nos collègues ont approuvé votre attitude.

J'aimerais également remercier Mary de nous avoir tous aidés individuellement pour toutes sortes de choses. Par exemple, cela lui a pris quelques heures à peine pour que ma femme obtienne son visa pour se rendre en France et j'aimerais la remercier publiquement de ce qu'elle a fait.

Je pense que nous serons tous d'accord pour avouer que l'opération de Londres a été une débâcle, en particulier en ce qui a trait au Haut-commissariat et on a signalé la chose de diverses façons aux autorités compétentes. Cela nous a coûté 400\$ pour passer la nuit dans un hôtel borgne. Dieu sait que je suis contre la peine capitale, mais il y en a qui méritent la pendaison.

J'espère également, monsieur le président, qu'on ne craindra de ne pas mâcher nos mots dans notre rapport. Tout dépend bien entendu du gouvernement qui peut l'accepter, y prêter attention ou le rejeter. J'espère que nous sommes prêts à faire des observations et des recommandations.

Personnellement, j'ai été particulièrement impressionné par les activités à l'aéroport. Des trois aéroports que nous avons visités, celui qui m'a impressionné le plus est l'aéroport de Schiphol à Amsterdam.

Le port de Rotterdam est impressionnant. Le clou du voyage était bien entendu le TGV Paris-Lyon aller-retour qui vous donne une idée de ce qu'on pourrait faire chez nous, en particulier dans les régions fortement peuplées. J'espère que nous sommes tous prêts à faire des recommandations et des observations vigoureuses, ne serait-ce que pour encourager le gouvernement et les vieux croulants du ministère des Transports à montrer un peu plus d'esprit d'aventure.

Nous devrions encourager l'industrie des transports comme notre gouvernement à investir de grosses sommes pour améliorer et moderniser le réseau. Dans certains domaines où nous étions autrefois chef de file mondial, nous accusons aujourd'hui 20 ou 30 ans de retard et j'espère qu'on ne craindra pas de l'indiquer dans notre rapport.

J'attends avec impatience l'année qui vient. Iain et moi allons continuer à faire partie de ce Comité et nous essayerons de vous rallier à notre point de vue; j'imagine que ce sera la même chose de votre côté. Parfois nous y

[Texte]

not, but so be it. That is what makes this the best and most historic committee in the Parliament of Canada. Let us get to work, after next week.

**The Chairman:** Les, we will come back to that.

**Mr. Taylor:** I too would like to congratulate you and Darryl on your re-elections. You have given excellent leadership to the committee in the past and I am sure you will do just as well, if not better, in the future. I look forward to working with you.

I would like to say a word or two about the trip. I do not want to be critical, but I think we overdid it a little by having three free weekends in another country. The two weekends were acceptable; the third one, in my view, was just a little bit too much. Not that I did not enjoy Paris, but I was not sent over there to enjoy myself. It is not a criticism. I think the reason we got the third weekend was on account of the airplane, and if that is the reason, it is certainly understandable.

• 0955

In all of these things, I think we have to be very cognizant that we are spending public money and that we are expected to produce some productivity. And I think we can. I noticed a press release from the Minister of Transport that came to my office yesterday; they are building a new airport terminal at Pearson International Airport in Toronto. You know, this trip had almost perfect timing; we saw the old airports, we saw the new ones, we saw the new Number 4 at Heathrow, we saw the changes they made, definitely assigned to resist terrorists, and I think we are in a position now to make recommendations that will save lives in Canada in the future. If we can save the life of one lady or one man or one boy or one girl or one baby, I think every cent spent would be worthwhile.

I still grieve over the fact that one of my constituents and her little baby were shot to death by terrorists. I hope no one else has to go through the terrible experience those parents went through. Even though I knew the people reasonably well, it is almost like a member of the family when someone in your constituency gets killed like that. If we can avoid that happening, then I think it is well to do.

As Mr. Benjamin mentioned, our report should be bold. I think so too. It should be factual and bold because we are dealing with human lives and I think we have a responsibility now to produce a report that is going to be helpful to the Minister in making sure we get the best, secure airports it is possible to have in our time.

I would like to thank everyone for their co-operation on the trip too. I thought Mary certainly did a tremendous job. There was always that note under your

[Traduction]

réussirons, parfois pas, c'est la vie. C'est ce qui fait que notre Comité est un des meilleurs comités du Parlement du Canada, un des plus dignes qu'on s'en souvienne. Qu'on se mette à l'oeuvre dans deux semaines.

**Le président:** Nous reviendrons là-dessus, Les.

**M. Taylor:** J'aimerais à mon tour vous féliciter et féliciter Darryl d'avoir été réélus. Vous avez fort bien dirigé le Comité et je suis sûr que vous continuerez à le faire aussi bien à l'avenir, peut-être même mieux. Je suis heureux de travailler de nouveau avec vous.

Permettez-moi de vous dire quelques mots de notre voyage. Je ne veux pas me montrer critique, mais je pense que c'était un peu exagéré que d'avoir trois fins de semaine libres à l'étranger. Deux fins de semaine, c'était acceptable mais la troisième, à mon avis, c'était un peu fort. Ce n'est pas que je n'aime pas Paris, mais je n'étais pas là pour m'amuser. Ce n'est pas une critique. Je pense que si nous avons eu cette troisième fin de semaine, c'était à cause de l'avion et dans ce cas-là, c'est certainement acceptable.

Dans ce genre de choses, il ne faut pas perdre de vue qu'il s'agit de l'argent des contribuables et qu'on doit leur en donner pour leur argent. Ce qu'on a fait, je pense. J'ai reçu hier à mon bureau une copie d'un communiqué de presse du ministre des Transports qui annonce la construction d'un nouveau terminal à l'aéroport international Pearson à Toronto. On a vraiment bien choisi notre temps pour faire ce voyage; nous avons vu les anciens aéroports, nous avons vu les nouveaux, nous avons vu le nouveau numéro 4 à Heathrow, nous avons vu les modifications qui ont été apportées pour lutter contre le terrorisme et je pense que nous sommes en mesure de faire des recommandations qui permettront d'épargner des vies au Canada. Si on veut épargner la vie d'une femme, d'un homme, d'un gamin, d'une gamine ou d'un bébé, je pense que chaque cent dépensé le sera à bon escient.

Je pense encore à l'une de mes électrices et à sa petite fille qui ont été assassinées par des terroristes. Je ne souhaite à personne de passer par l'expérience horrible que ses parents ont connue. Je les connaissais assez bien, mais c'est pratiquement comme perdre un membre de sa famille quand un de ses électeurs se fait tuer comme cela. C'est le genre de chose qu'il faut à tout prix éviter.

Comme l'a dit M. Benjamin, il ne faudrait pas mâcher nos mots dans notre rapport. Je suis bien de son avis. Il faut présenter un rapport factuel et vigoureux parce qu'il s'agit de vies humaines et c'est notre devoir que de présenter au ministre un rapport qui l'aidera à s'assurer que nos aéroports sont les meilleurs et les plus sûrs à notre époque.

J'aimerais également remercier tout le monde de leur collaboration au cours de ce voyage. Mary a fait un travail remarquable. Elle n'oubliait jamais de nous glisser un

[Text]

door. When you started to wonder about anything, sure enough a note would appear under your door. It always gave you the information you needed and so on. I think the trip was worthwhile, frankly, and I would like to thank Mary and the chairman and all those who had the organizing of it because it did take a lot of work and a lot of good organization.

There is one other thing I would like to mention. The highlight of the trip to me, other than through the airports, was the trip on the fast train to Lyon. That was an experience I will never regret having, particularly when we were taken right up to where the engineer... and we saw safety features that I never even thought of, safety features they have incorporated to save lives on that fast train. While it may be a long time before we have a train—as Joe says—that will go at 200 miles per hour, nevertheless we can learn a great deal on safety from what they are doing with that train at Lyon.

I found the experience tremendous, and I came away with one other feeling too, after I left Lyon. If I ever move to France, it will be Lyon that I will move to. They were just wonderful people, and they were so proud of everything they were doing, just absolutely proud of it. It was really a pleasure to be there and to hear their attitudes.

That is all I want to say at this time, but I look forward to assisting in the report.

**The Chairman:** Thank you, Gordon. Iain, did you want to contribute something?

**Mr. Angus:** Yes, Mr. Chairman, just a couple of things. First, to congratulate yourself and Darryl on your reelection. I look forward to working with you for yet another year.

I appreciate the need for the committee to back off for a bit to give staff time to do the report. It also works out well, given Bill C-52, and we have the Minister before us on Tuesday. Then in the following two weeks we will have fairly intensive hearings leading up to the November break and then probably after that doing the final wrap-up of the bill. So it makes sense for the Transport Committee not to be meeting at that time. However, I would like to strongly suggest that between now and when we come back for our first steering committee meeting staff put in place the remainder of what we need to do and what we have decided to do with regard to the seaway study. I think we would all like to wrap it up so we have a report that will go to the government with some concrete suggestions for the future. I would hope we could finish that work by the end of January, end of February, if at all possible.

[Translation]

petit mot sous la porte. Dès qu'on ne savait plus exactement où on en était, on trouvait toujours une petite note sous la porte, contenant les informations nécessaires. Je pense que ce voyage a été utile, en toute sincérité, et j'aimerais remercier Mary et le président et tous ceux qui ont participé à son organisation parce que cela a exigé beaucoup de travail et certainement une bonne organisation.

Un dernier point que j'aimerais mentionner. Le clou du voyage, pour moi, à part les aéroports, a été le voyage à Lyon en TGV. Cela a été une expérience inoubliable. Quand je pense qu'on nous a permis de voir où était le mécanicien... Nous avons vu des dispositifs de sécurité dont j'ignorais l'existence et qui permettent d'épargner des vies dans ce train rapide. Cela prendra peut-être longtemps avant qu'on ait un train qui fasse 200 milles à l'heure, comme disait Joe; néanmoins, on peut en apprendre beaucoup sur la sécurité simplement à constater ce qu'ils font dans ce rapide à Lyon.

J'ai trouvé l'expérience remarquable et après avoir quitté Lyon, je me suis dit que si jamais je plantais mes choux en France, c'est à Lyon que je m'installerais. J'adore les Lyonnais et ils sont tellement fiers de ce qu'ils font. Ce fut un plaisir de les rencontrer et de se trouver chez eux.

Je ne vais pas en dire plus long pour l'instant, mais je compte bien collaborer à ce rapport.

**Le président:** Merci, Gordon. Iain, voulez-vous ajouter votre mot?

**M. Angus:** Oui, monsieur le président. Tout d'abord, j'aimerais vous féliciter et féliciter Darryl d'avoir été réélus. Il me tarde de travailler encore une autre année avec vous.

Je me rends compte que le Comité a besoin de donner le temps nécessaire au personnel pour rédiger le rapport. Ça tombe très bien, étant donné qu'on étudie le projet de loi C-52 et que le ministre comparait devant nous mardi. Au cours des deux semaines suivantes, nous avons un assez grand nombre d'audiences, puis nous avons la pause de novembre et ensuite la dernière étape pour l'étude du projet de loi, fort probablement. C'est donc une bonne idée que le Comité des transports ne se réunisse pas pendant cette période. Toutefois, j'aimerais beaucoup que d'ici la prochaine réunion de notre Comité permanent, le personnel dresse la liste de ce qu'il nous reste à faire et de ce que nous avons décidé de faire relativement à l'étude sur la Voie maritime. Je pense que nous voudrions tous adresser au gouvernement un rapport qui contienne des suggestions concrètes pour l'avenir. J'espère que ce rapport pourra être terminé d'ici la fin janvier, ou la fin février dans la mesure du possible.

• 1000

So Mr. Chairman, if you could have staff put together a bit of a tour, whether it is for the full committee or a smaller component... because I think we have all agreed

Ainsi, monsieur le président, est-il possible que le personnel nous dresse cette liste, pour l'ensemble du Comité ou pour un sous-groupe... Nous avons déjà

## [Texte]

in the past we do have to do a certain amount of hearings out on the road. I will leave that with you.

The second point, just for the information of the committee, is that the IAGLP, the International Association of Great Lakes Ports, is holding its annual meeting here in Ottawa on November 18 and 19. They have made a conscious decision to hold their meetings in Ottawa and Washington, as opposed to one of their ports, for purposes of political lobbying. In addition to their annual meeting, they will be having a reception for Members of Parliament and for mayors along the seaway on November 17. You will all be getting invitations directly from them. Jim Hill, who is the president of IAGLP, has been trying to reach you in the last couple of days to fill you in directly on it. I would encourage as many members as possible to go, particularly from Transport. I think it makes sense for the whole committee to be there, if possible. These are people who have appeared before us during the Thunder Bay hearings. They have appeared at Transport before. There will be a large turn-out of people from the Great Lakes-St. Lawrence system. I think it would be helpful to their cause if we were there as well. So watch for those invitations and please put that in your book. It will be at the Holiday Inn, Place de Ville, at 5.30.

**Mr. Clifford:** Mr. Chairman, congratulations to yourself and Darryl. Carry on in the great tradition that has been established.

It is not a case of just the old guard carrying on, Mr. Benjamin. They are going to carry on *également*.

And a special thanks to Mary and her workers for what they did. They certainly helped me with my family, and I appreciate that.

I learned a bit about the Charles de Gaulle airport, which, I think it is worth noting, we never learned on the tour. When I went back to go home for my father, I got there and there were signs. . . You know what the French are like; it is all in French. I did not pay that much attention to them. But the signs say never to leave your bags unattended at Charles de Gaulle airport, and I sure saw why. It did not happen to me personally, but I just happened to get there at the time when there were some bags left in front of the Air India counter. Gordon talked about security. You have never seen anything like it in your life, what happens when that arises. Out of nowhere came 100 or more armed people on the very specific task of clearing that airport. In comes the bomb squad. This is all timed. You cannot believe how it is orchestrated. They come in, they grab the bags, they put them in containers, and they decompress the containers, hoping to blow them up.

Along came this woman. You have to imagine that the whole area was cleared for 100 metres. This woman came through the barrier, going after her bags. They were her bags. It turned out she was Irish, but she had left her bags

## [Traduction]

décidé, je pense, que nous devions tenir un certain nombre d'audiences. Je m'en remets à vous.

Le deuxième point, pour la gouverne du Comité, c'est que l'AIPGL, l'Association internationale des ports des Grands lacs, tient son assemblée annuelle ici même à Ottawa les 18 et 19 novembre prochains. Ils ont délibérément décidé de tenir leur réunion à Ottawa et à Washington plutôt que dans un de leurs ports pour pouvoir faire du lobbying politique. Outre l'assemblée annuelle, ils organisent le 17 novembre une réception pour les députés et les maires des villes situées le long de la Voie maritime. Nous recevrons tous des invitations personnelles. Jim Hill, le président de l'AIPGL, essaie depuis quelques jours de vous rejoindre directement pour vous mettre au courant. J'encouragerais tous les députés à s'y rendre, en particulier les membres du Comité des transports. Ce serait une bonne chose si tous les membres du Comité pouvaient être présents, dans la mesure du possible. Cet organisme a comparu devant nous lors des audiences tenues à Thunder Bay. Ils ont déjà comparu devant le ministère des Transports. Il y aura également un grand nombre de représentants du Bassin des Grands lacs et du Saint-Laurent. Je pense que ce serait utile pour eux que nous soyons là. Alors, attendez vos invitations et faites une croix au calendrier. L'événement aura lieu au Holiday Inn, Place de Ville, à 17h30.

**M. Clifford:** Monsieur le président, mes félicitations à vous-même et à Darryl. Nous comptons sur vous pour maintenir la grande tradition qui a été établie.

Il ne s'agit pas simplement des vieux de la vieille, monsieur Benjamin. Eux aussi resteront là.

Un remerciement spécial à Mary et à son équipe pour l'aide utile apportée à ma famille, dont je leur suis fort reconnaissant.

J'ai obtenu certains renseignements sur l'aéroport Charles de Gaulle, qu'on ne nous a pas donnés pendant notre visite, et j'insiste là-dessus. Lorsque je suis rentré pour m'occuper de mon père, je suis arrivé à l'aéroport et il y avait des pancartes. . . Vous connaissez les Français; tout était en français. Je n'ai pas fait particulièrement attention aux pancartes. Mais sur les pancartes on disait de ne pas laisser nos bagages sans surveillance à l'aéroport Charles de Gaulle. Ce n'est pas un incident dont j'ai été victime, mais je me trouvais là à ce moment-là et il y avait des sacs qui se trouvaient devant le comptoir d'Air Canada. Gordon nous a parlé de sécurité. Dans des cas comme celui-là, vous n'arriveriez pas à croire ce qui arrive. D'un seul coup on s'est trouvé entouré d'une centaine d'hommes armés chargés de vider l'aéroport. C'était l'escouade anti-bombe. Tout marche comme sur des roulettes. Chaque seconde compte c'est incroyable. Ils sont arrivés, ont saisi les sacs, les ont placés dans des conteneurs, ils ont appliqué la décompression dans l'espoir de les faire sauter.

Une femme est arrivée. À cent mètres autour des comptoirs il n'y avait plus personne. La femme est arrivée à la barrière, elle cherchait ses bagages. C'était les siens. C'était une Irlandaise qui avait laissé ses bagages devant le

*[Text]*

in front of this Air India counter. You could really see they really had the security well covered. I could not believe it. But I lived right through an experience.

This goes on at Charles de Gaulle, they told us, on a regular basis. When I talked to the captain of the bomb squad crew there, he said they have one of these a day. He said they just cannot take any chances. So never leave your bags unattended. That is what the signs say, and you had better pay attention to them.

The other point I wanted to pick up on is the very significant point Gordon is talking about, Toronto airport. It is Canada's latest addition in airports. I do not know if the timing is right, Gordon, but the ideas and the things we learned were certainly right. It did not matter what airport—Schiphol or Charles de Gaulle or Heathrow—they are all going through major additions and changes, and they have all had to accommodate people in order to make the changes in their airports. And this is precisely the problem they are having at the Toronto airport. I know this first-hand.

• 1005

I think, Mr. Chairman, we found out some very significant practices they have put into place, and I surely hope we can get them in the report and get them to be used or whatever... from the Minister through to those private individuals who are going to build the new terminal. I think there has been some new ground broken, and I really feel our committee could do some very worthwhile work in helping them with their plans to expand Terminal 3.

**The Chairman:** I think I want to conclude, if everyone else wants to conclude. I know we have other things to do. I am glad to see Fernand and Dennis back from the wars.

As I said last year and I sort of intimated this year, this was the first time I have been chairman of a standing committee, having sat with Les and Fernand for 18 years, in effect. I can tell you that while we do have our differences and it is an interesting experience, to be chairman with a vice-chairman like Darryl... I could not be a chairman unless I had—

**Mr. Cochrane:** Explain that, chairman.

**The Chairman:** —a vice-chairman like Darryl. And I say "like Darryl" because quite frankly the two of us do not always agree, and some of you have been exposed to some of our disagreements. But the fact of the matter is when the chips are down Darryl is there, and I really could not have done the work and coalesced with staff if I did not have that full unqualified support from Darryl when chips were down... and then we had to just make a decision.

*[Translation]*

comptoir d'Air Canada. C'est facile de voir le système de sécurité. Absolument incroyable. J'ai tout de même survécu.

On nous a dit que ce genre de chose se passait de façon routinière à Charles de Gaulle. Quand je me suis adressé au capitaine de l'escouade anti-bombe, il m'a dit qu'ils avaient une alerte de ce genre par jour et qu'ils ne pouvaient pas se permettre de courir des risques. Ne laissez donc jamais vos bagages sans surveillance. C'est ce qui est inscrit sur les pancartes et il vaut mieux faire attention aux pancartes.

Je voudrais également reprendre le commentaire très important fait par Gordon sur l'aéroport de Toronto. Il s'agit de l'initiative canadienne la plus récente dans nos aéroports. Je ne sais pas si c'est bien le bon moment, Gordon, mais c'est certainement les bonnes idées et les bonnes choses que nous avons apprises. Qu'il s'agisse de Schiphol, de Charles de Gaulle ou de Heathrow, tous ces aéroports font d'énormes travaux et sont en pleine évolution et il faut qu'ils s'occupent des passagers pendant qu'ils font ces changements à leurs aéroports. C'est précisément le problème qui se pose à l'aéroport de Toronto. Je le sais d'expérience.

Monsieur le président, nous avons découvert certaines mesures très importantes que ces pays ont prises et je suis sûr qu'on pourra en parler dans le rapport et qu'elles seront utiles... soit au ministre, soit à ceux qui construiront le nouveau terminal. Je pense qu'il s'agit de faits nouveaux et j'estime que le Comité peut apporter une contribution importante lorsqu'il s'agira de dresser les plans d'agrandissement du terminal 3.

**Le président:** Je pense que j'aimerais qu'on termine et tout le monde le souhaite avec moi. Nous avons d'autres choses à faire. Je suis ravi de voir Fernand et Dennis de retour de la guerre.

Comme je l'ai dit l'an dernier et comme je l'ai laissé entendre cette année, je travaille aux côtés de Les et de Fernand depuis 18 ans et c'était la première fois que je me retrouvais président d'un comité permanent. Je dois vous dire que même si nous avons nos différences d'opinion et que l'expérience était intéressante, présider quand on a un vice-président comme Darryl... Je n'aurais pas pu présider, n'eût-ce été... .

**M. Cochrane:** Expliquez-vous, monsieur le président.

**Le président:** ... du fait que j'ai eu un vice-président comme Darryl. Et quand je dis «comme Darryl» c'est parce qu'en toute honnêteté on n'est pas toujours d'accord et certains d'entre vous ont assisté à nos querelles. Il reste néanmoins qu'en cas de coups durs, Darryl est toujours là et je n'aurais pas pu faire ce que j'ai fait sans l'appui total de Darryl lorsqu'il y a eu des coups durs et qu'on devait prendre une décision.

[Texte]

I just want to say that in a very open way, because I did not really pay too much attention... and compliment the mover for putting me in the Chair today. But I really mean that, and of course that comes to the second thing. We are a bunch of individuals; we are a bunch of egos. We would not be here if we were not a bunch of egos, in the best sense of the word. It is an interesting metabolism of human nature to try to get the committee to move together when you know they may be moving together. You know other times they are not going to move together, and it is an interesting psychological, almost continual experiment trying to get fellows...

I have been on trips before, and you get individual problems, and you can have individual things that irritate you. Yet we all basically kept our humour. And there were some little things from time to time that did not please everybody. There may be questions with the hotels, and I quite agree with Les. I certainly was not overly impressed with the High Commission Office in London for a variety of reasons—notwithstanding which, Dennis, when we got across the pond there were no rooms ready. And poor old Joe and some others... and thank God Mary gave him the key, because he had celebrated his 29th birthday on the plane. We all needed to hit the sack and here half the rooms were not even ready, which to me—

**Mr. Angus:** That sounds familiar, Joe.

**The Chairman:** Anyway, it was the co-operation of members... and you sometimes feel it, you sometimes have to ask for it, and in this committee more often than not it just comes sort of naturally.

In terms of the formal work of the committee, I gather the consensus is that we can let the staff start to work on the report for this next couple of weeks anyway, and then there will be consultations. I like the idea of all of us meeting as a steering committee when that is possible so we are all part of it. I really think that is the more healthy way to do it. In any event, as long as we have the consensus and no one is wondering and disappointed that we are not going to be sitting for the next couple of weeks as staff start to work on the report... As I say, with the November break you may find—I do not know, there are all sorts of rumours from time to time—that this two-week period may coincide with that November break, which might even be longer than a November break. That depends on whatever arrangements are made with all parties.

I want to thank you again for the re-election, and I look forward to the coming year. I certainly want to say a very special thanks for the understanding of members of own party for their tolerance. I know they have sometimes wondered, but they are all mature members, as Les has said, and have been most tolerant, as I would hope I would be with some views that they may express from time to time on things they fundamentally believe.

[Traduction]

Je veux vous le dire très ouvertement, parce que je n'ai pas fait tellement attention... Et j'aimerais féliciter celui qui a proposé de me réélire président aujourd'hui. Je suis bien sincère et je reviens ainsi à mon deuxième point. Nous sommes tous individualistes avec chacun sa personnalité. Sinon, on ne serait pas là. C'est intéressant de voir comment joue la nature humaine quand on essaie de faire marcher un comité dans le même sens quand on sait que ça va marcher alors qu'à d'autres moments, ça ne marchera pas et psychologiquement c'est intéressant c'est une expérience continuellement renouvelée d'essayer de vous faire...

Ce n'était pas mon premier voyage et on a des problèmes particuliers et des choses qui nous irritent personnellement. Pourtant, nous sommes tous restés essentiellement de bonne humeur. Il y a bien eu des petits incidents qui n'ont pas plu à tout le monde de temps à autre. Il y a même eu des problèmes d'hôtel, je suis bien d'accord avec Les. Je n'ai certainement pas été très impressionné par le Bureau du Haut-Commissariat à Londres pour toutes sortes de raisons sans parler du fait que lorsqu'on a fini par traverser la mare, aucune chambre n'était prête. Et ce pauvre vieux Joe et d'autres... Grâce au ciel, Mary lui a donné la clé, parce qu'il avait célébré son 29<sup>ième</sup> anniversaire à bord de l'avion. On cognait tous des clous et la moitié des chambres n'étaient pas prêtes, ce qui pour moi...

**M. Angus:** La vieille antienne, Joe.

**Le président:** Bref, c'est grâce à la collaboration des députés... parfois la bonne volonté est là, parfois vous devez la demander et pour les membres de ce Comité, dans la plupart des cas, c'est spontané.

Quant aux travaux officiels du Comité, je pense que nous sommes tous d'accord pour laisser le temps nécessaire à notre personnel pour préparer le rapport d'ici une quinzaine de jours et ensuite nous aurons des consultations. J'aime bien l'idée qu'on se rencontre en tant que comité directeur dans la mesure du possible pour qu'on participe tous. Je pense que c'est la bonne façon de procéder. Quoi qu'il en soit, dans la mesure où nous avons le consensus et que personne n'est déçu du fait qu'on n'aura pas de séances au cours des deux prochaines semaines pour permettre au personnel de préparer le rapport... Comme je l'ai dit, il se peut qu'avec la pause de novembre—je ne sais pas, il y a toutes sortes de bruits qui courent de temps à autre—vous vous aperceviez que cette période de deux semaines coïncide avec la pause de novembre, qui risque même de durer plus longtemps que la pause habituelle de novembre. Cela dépend de l'accord qui interviendra entre les partis.

Une fois de plus je vous remercie de m'avoir réélu et j'attends avec impatience l'année qui vient. J'aimerais remercier particulièrement les membres de mon parti pour leur tolérance. Je sais qu'ils se sont parfois posé des questions, mais ils ont tous fait preuve de maturité, comme l'a dit Les, ils ont fait preuve de la plus grande tolérance, j'espère que ce sera également mon attitude avec certaines des vues qui sont exprimées de temps à

[Text]

So I want to say a special thanks, because quite frankly I could have accepted anything, but I am pleased that you did put my name in nomination again and get it confirmed.

• 1010

**Mr. Robichaud:** I would just like to make it unanimous. I came in late and could not vote, but I vote for the chairman and the vice-chairman.

**The Chairman:** Thank you, Fernand. The meeting stands adjourned to the call of the Chair.

Thursday, December 3, 1987

• 0933

**The Chairman:** I see a quorum for hearing evidence, and this is another busy Thursday. I appreciate the co-operation of colleagues. We usually try to get right on time and we are four minutes late. It is not a good record to continue.

I would like to have our witness come to the table: the Deputy Minister of Transport is here appearing on supplementaries. We would like to welcome you, Mr. Deputy Minister. It is supplementary estimates. Unless you have a statement, I am going to throw the thing open.

**Mr. R.M. Withers (Deputy Minister, Department of Transport):** No, Mr. Chairman, I have no prepared statement.

• 0935

**The Chairman:** I know there are going to be more members here at 11 a.m. As we all know, Thursdays and Christmas-time there are all sorts of conflicting things, so the sooner we get started the sooner we will end.

We do not have two days, but if we get started on time and are succinct in our questions and answers we will be able to cover quite a bit. I am going to open it up to you, Mr. Benjamin. Because it is a supplementary estimate, which means the main estimates were not enough to pay the bills, then as far as the Chair is concerned any question is more than relevant, even though they are specific items.

**Mr. Benjamin:** I have about 20 questions here. I will just give them copies and they can give us written answers.

**The Chairman:** Would you give that to the Chair please? Your list of written questions does expedite matters, Mr. Benjamin.,

[Translation]

autre sur des choses qui me tiennent à coeur. Je veux vous remercier tout particulièrement parce qu'en toute sincérité j'étais prêt à accepter vos décisions quelles qu'elles soient, mais je suis ravi que vous ayez présenté à nouveau ma candidature et qu'on ait décidé de renouveler mon mandat.

**M. Robichaud:** Je suis arrivé en retard et je n'ai pas eu le droit de voter, mais pour qu'on ait unanimité, je confirme que je vote en faveur du président et du vice-président.

**Le président:** Merci, Fernand. La séance est levée.

Le jeudi 3 décembre 1987

**Le président:** Je vois que nous avons le quorum pour entendre des témoins, et je constate que c'est là un autre jeudi animé. Je remercie mes collègues de leur collaboration. En général, nous essayons d'arriver à l'heure et nous avons quatre minutes de retard. Essayons d'éviter cela à l'avenir.

Je voudrais que nos témoins prennent place; le sous-ministre des Transports comparait pour le budget supplémentaire. Nous voudrions vous souhaiter la bienvenue, monsieur le sous-ministre. Il s'agit donc du budget supplémentaire. À moins que vous n'ayez de déclaration à faire, je vais commencer la période de questions.

**M. R.M. Withers (sous-ministre, ministère des Transports):** Non, monsieur le président, je n'ai pas préparé de déclaration.

**Le président:** Je sais que d'autres membres du Comité seront ici à 11 heures. Comme d'habitude, les jeudis et à la période de Noël, il se passe toutes sortes de choses et plus vite nous commencerons plus tôt nous terminerons.

Nous n'avons pas deux jours à notre disposition, mais si nous commençons à l'heure et que nous sommes brefs dans nos questions et nos réponses, nous pourrions bien progresser dans notre étude. Je commencerai par vous, monsieur Benjamin. Étant donné que nous examinons le budget supplémentaire, ce qui signifie que le budget principal n'a pas suffi à payer les factures, en ma capacité de président, j'accepterai toutes les questions même si elles portent sur des points précis.

**M. Benjamin:** J'ai ici environ 20 questions. Je vous en donnerai des exemplaires et ils pourront nous répondre par écrit.

**Le président:** Voudriez-vous remettre cela au président, s'il vous plaît? Votre liste de questions écrites permet de faire accélérer les choses, monsieur Benjamin.

[Texte]

**Mr. Benjamin:** I have not released them to anybody yet. I was going to pass them around.

I want to start with a subject of recent import but it is not new, concerning airport security. This has been raised many times in the committee and with the Minister and his officials. I would like to start by asking if the supervision of security agencies retained by airlines is carried on by the airlines, and the department supervises the airlines; or does the department carry out direct supervision of the security agencies that are under contract to the airlines?

**Mr. Withers:** The security agencies are under contract to the air carriers. The overall security of the airport is our responsibility, and in conjunction with the Royal Canadian Mounted Police we carry out checks and inspections to ensure the provisions of the airport security regulations are being carried out.

**Mr. Benjamin:** In the case of violations of the security, what action does the department take, and has it taken any action on any violations over the past several months?

**Mr. Withers:** We have a regular set of inspections in which faults are identified and corrective action is taken to cure the situation. In addition, through our airport security awareness program, we urge the travelling public, plus all employees at the airport, no matter whose employees they are, to bring any unusual situation, any perception of a threat or risk, to the attention of the airport security officer.

**Mr. Benjamin:** The Minister has stated in the House, and I believe it is a policy decision, for international flights to rely on baggage matching or sequencing to be the main method of security checks. Does the policy allow the airlines to use their own discretion as to whether or not they do baggage sequencing for all international flights? Does it allow them to make their own judgment decision as to whether or not they will remove unaccounted-for luggage from an aircraft? Or is it the policy that they must see to it that all baggage is sequenced, and where there are discrepancies the baggage is removed? Or are they allowed to use their own discretion?

**Mr. Withers:** First of all, the airlines have been required to have a system in place for the international flights Mr. Benjamin has cited since October 1, 1986. On the operation of the passenger-baggage match system mandatory for such flights, I shall ask our director general of security and emergency planning, Mr. Rodocanachi, to deal with the question of what discretion the carrier has in the operation of the system.

[Traduction]

**M. Benjamin:** Je ne les ai remises à personne encore. J'allais les faire distribuer.

Je voudrais commencer par une question d'importance récente, mais qui n'est pas nouvelle: la sécurité dans les aéroports. Elle a été soulevée maintes fois au Comité et nous en avons parlé au ministre ainsi qu'à ses fonctionnaires. Pour commencer, je voudrais demander si les lignes aériennes supervisent les agences de sécurité qu'elles engagent et si le ministère supervise lui-même les lignes aériennes, ou si le ministère supervise directement les agences de sécurité qui ont des contrats avec les lignes aériennes?

**M. Withers:** Les agences de sécurité ont passé des contrats avec les transporteurs aériens. L'ensemble de la sécurité dans les aéroports relève de notre responsabilité, et en collaboration avec la Gendarmerie royale du Canada, nous effectuons des vérifications et des inspections pour vérifier la mise en oeuvre de dispositions des règlements de sécurité dans les aéroports.

**M. Benjamin:** En cas d'infractions aux règles de sécurité, que fait votre ministère, et a-t-il pris des mesures à ce sujet depuis plusieurs mois?

**M. Withers:** Nous effectuons régulièrement des inspections qui permettent de déterminer des lacunes et des mesures sont prises pour redresser la situation. En outre, grâce à notre programme de prise de conscience de la sécurité dans les aéroports, nous demandons instamment aux voyageurs, ainsi qu'à tous les employés de l'aéroport, quel que soit leur employeur, de porter à l'attention de l'agent de sécurité toute situation inhabituelle, ou tout ce qui leur paraît représenter une menace ou un risque.

**M. Benjamin:** Le ministre a déclaré à la Chambre, et je crois qu'il s'agit d'une décision officielle, que pour les vols internationaux, la principale méthode de vérification en matière de sécurité consiste à établir la correspondance bagages-voyageur. En vertu de cette politique, les lignes aériennes peuvent-elles décider elles-mêmes si cette méthode doit s'appliquer à tous les vols internationaux? Les lignes aériennes peuvent-elles décider elles-mêmes de retirer d'un avion des bagages non identifiables? Ou est-il prévu qu'elles vérifient tous les bagages, pour rejeter ceux pour lesquels la correspondance avec le passager n'a pas été possible. Ou sont-elles autorisées à décider cela d'elles-mêmes?

**M. Withers:** Tout d'abord, les lignes aériennes ont été tenues de mettre en place un système pour les vols internationaux, comme l'a dit M. Benjamin, depuis le 1<sup>er</sup> octobre 1986. Pour ce qui est du système obligatoire de correspondance bagages-passager, pour tous ces vols, je demanderais à notre directeur général de la sécurité et de la planification d'urgence, M. Rodocanachi, de bien vouloir nous dire de quelle latitude dispose le transporteur dans l'application du système.

[Text]

Mr. John Rodocanachi (Director General, Security and Emergency Planning, Department of Transport): There are two waivers on international flights and three additional waivers on transborder flights—that is, flights from Canada into the continental United States—from the passenger-baggage match system. The two on international flights are the dead-heading, the stand-by crew, who do not have seats, if their luggage is on board and the flight is allowed to proceed without them, and the stand-by passenger. If they have, for example, 20 stand-by passengers and they think 5 of them will get on board, if the passenger agrees to have his luggage loaded but does not make the flight, then the flight is allowed to go without removing that luggage. Those are the only two allowed on international flights.

We have three additional ones on transborder flights. There is a situation with U.S. Immigration quite often where for administrative reasons, as opposed to a criminal reason, an individual may be delayed by U.S. Immigration. If the U.S. supervisor for immigration certifies the individual is delayed purely by administrative problems, then the flight is allowed to proceed without the baggage being removed. The additional ones on the transborder flights are to do with overbooking on the transborder flight.

Mr. Benjamin: So on transborder flights originating in Canada and destined to the continental U.S.—and I presume that includes Hawaii—

Mr. Rodocanachi: Yes.

Mr. Benjamin: Does it include Puerto Rico?

Mr. Rodocanachi: No, sir.

Mr. Benjamin: Then the airline has discretion whether or not it does any baggage sequencing.

Mr. Rodocanachi: No, baggage sequencing has to be done. I was giving you the only waivers that are allowed about removing the bag. Passenger-baggage matches are required on all international flights, including transborder flights.

Mr. Benjamin: I provided the Minister with a list of a dozen incidents over the recent two or three months, but let me illustrate two of them: Wardair Flight 776, November 2, Toronto to Puerto Vallarta—one passenger no-show, bags not removed... I do not know if the Minister has had time to provide you with these or not. If not, I will be glad to. Do you have them?

Mr. Rodocanachi: I have them, sir, and I also have had a chance to check on the ones on the additional sheet.

Mr. Benjamin: There may be good reasons for all of these. If so, that is fine. If not, we would like to know what happened.

[Translation]

M. John Rodocanachi (directeur général, Sécurité et planification d'urgence, ministère des Transports): Il y a deux exceptions sur les vols internationaux et trois autres sur les vols transfrontaliers—c'est-à-dire entre le Canada et les États-Unis continentaux—au système de correspondance bagages-passager. Les deux sur les vols internationaux sont l'équipage de mise en place, sur liste d'attente; s'ils n'ont pas de siège et que leurs bagages sont à bord, le vol est autorisé à décoller sans eux; c'est vrai aussi dans le cas des passagers sur liste d'attente. S'il y en a par exemple 20 et que la compagnie estime que cinq pourront prendre l'avion, s'ils consentent à ce que leurs bagages soient mis à bord, sans qu'ils réussissent eux-mêmes à prendre l'avion, le vol peut décoller et ces bagages ne sont pas enlevés. Ce sont les deux seuls cas ainsi autorisés dans les vols internationaux.

Nous avons trois autres exceptions dans les vols transfrontaliers. Parfois, pour des raisons administratives plutôt que pénales, les services américains d'Immigration peuvent retenir un passager. Si le surveillant américain de l'Immigration atteste que le passager n'a été retenu que pour des problèmes d'ordre administratif, le vol peut décoller sans que ses bagages ne soient retirés. Toujours pour les vols transfrontaliers, les autres cas concernent les sur-réservations.

M. Benjamin: Par conséquent, sur les vols transfrontaliers au départ du Canada et à destination des États-Unis continentaux—qui comprennent sans doute Hawaï... .

M. Rodocanachi: Oui.

M. Benjamin: Et Porto Rico?

M. Rodocanachi: Non, monsieur.

M. Benjamin: Par conséquent, les lignes aériennes peuvent décider elles-mêmes d'effectuer ou non l'équivalence bagages-passager.

M. Rodocanachi: Non, elle doit se faire. Je vous ai parlé des seules exceptions acceptées quant au retrait des bagages. L'équivalence bagages-passager est exigée sur tous les vols internationaux, y compris les vols transfrontaliers.

M. Benjamin: J'ai donné au ministre une liste qui présente une douzaine d'incidents qui se sont présentés ces deux ou trois mois, mais permettez-moi de vous en présenter deux: le vol Wardair 776 du 2 novembre de Toronto à Puerto Vallarta: un passager ne s'est pas présenté et les bagages n'ont pas été enlevés... J'ignore si le ministre a eu le temps de vous fournir cette liste ou non. Dans la négative, je serai heureux de le faire. L'avez-vous?

M. Rodocanachi: Oui, monsieur, et j'ai aussi eu la possibilité de vérifier ce qui figure sur l'autre feuille.

M. Benjamin: Il existe peut-être de bonnes raisons pour tous ces cas et il n'y a donc pas de problème. Mais dans la négative, nous aimerions savoir ce qui s'est passé.

[Texte]

[Traduction]

• 0945

Then there is the Air Canada charter 30, November 6 and November 10, Saskatoon to Las Vegas. No baggage sequencing was done at all.

I illustrate those two. If you would like to respond to them and any others. . . Particularly, I was informed of Air Canada flight 870, November 13, Mirabel to Charles de Gaulle. A bomb threat was received after the flight took off, but the decision was made for the flight not to stop in Gander. Who made the decision, and who would have the authority to overrule that decision?

**Mr. Rodocanachi:** Starting with the Air Canada flight 870, November 13, Mirabel to Charles de Gaulle, we did check it out yesterday, Mr. Benjamin. The aircraft departed Mirabel at 8:30 p.m. and a bomb threat call was received by the Air Canada systems operation centre in Montreal at 10:00 p.m. The caller sounded like a disguised Haitian-accent male voice and said the following in French: "Me Communist; 747 Air Canada will blow up at 1.30 exactly."

It was determined by the Air Canada representatives that the person calling was in fact French Canadian and not Haitian. The Air Canada duty manager, the flight operations director, and the director of security determined that the call was a hoax and did not require further action.

This is in accordance with approved security procedures. If they have phone calls that they have reason to believe are a hoax, they are required to confirm with Transport Canada and the RCMP that we have no additional intelligence on that threat. If we do not, then they may make the judgment call as to whether or not to treat it as a hoax or not.

You should understand, Mr. Benjamin, and perhaps you do, that sometimes when there is a strike situation on, a carrier may get as many as 19 calls a day from people saying there is a bomb aboard a flight.

As for the other one—I think it was the Air Canada charter 30, on November 6 and November 10, Saskatoon to Las Vegas—we have also checked it out. The Air Canada station manager at Saskatoon has confirmed that a passenger baggage match was carried out on both flights from Saskatoon. The check-off sheet for the November 6 flight confirmed that all passengers boarded the flight. The agent in charge of loading the November 10 flight confirmed that 26 passengers were on the manifest and 26 passengers boarded the flight.

On the Wardair flight 776 on November 2, Toronto to Puerto Vallarta, we investigated it yesterday at Pearson International. We verified Wardair records, including the supervisor's report on that day, and it revealed no discrepancies with regard to passenger baggage reconciliation.

Puis il y a le vol nolisé Air Canada 30 du 6 et du 10 novembre de Saskatoon à Las Vegas. On n'a pas du tout effectué l'équivalence bagages-passager.

Je vais vous illustrer ces deux cas. Si vous voulez nous en parler et d'autres encore. . . En particulier, j'ai été informé du vol Air Canada 870 du 13 novembre de Mirabel à Charles De Gaulle. Il y a eu menace à la bombe après le décollage, mais il a été décidé que l'appareil ne s'arrête pas à Gander. Qui a pris cette décision, et qui serait habilité à la contrecarrer?

**M. Rodocanachi:** Commençons d'abord par le vol Air Canada 870 du 13 novembre, de Mirabel à Charles de Gaulle; nous avons vérifié cela hier, monsieur Benjamin. L'appareil a quitté Mirabel à 20h30 et à 22 heures, à Montréal, le centre d'opération d'Air Canada a reçu un appel faisant état d'une menace à la bombe. Au bout du fil, un homme avait pris un accent haïtien pour dire ce qui suit en français: «Je suis communiste; le 747 d'Air Canada explosera à 1h30 exactement».

Les représentants d'Air Canada ont déterminé que l'homme en question n'était pas Haïtien mais Canadien-français. Le directeur d'Air Canada de permanence et le directeur des opérations aériennes, de même que le directeur de la sécurité ont déterminé que cet appel n'était pas fondé et qu'il n'exigeait pas d'autre mesure.

Alors cela s'est fait conformément aux procédures approuvées de sécurité. Si la compagnie reçoit un appel téléphonique qu'elle a des raisons de considérer comme un canular, elle est tenue de vérifier auprès de Transports Canada et de la GRC qu'ils n'ont pas d'autres renseignements sur cette menace. Dans la négative, c'est à la compagnie aérienne de décider de traiter cette menace comme un canular ou non.

Monsieur Benjamin, vous devriez comprendre et vous comprenez peut-être que parfois en cas de grève, un transporteur peut recevoir jusqu'à 19 appels par jour de personnes disant qu'une bombe a été placée à bord d'un appareil.

Quant à l'autre exemple—il s'agit je crois du vol nolisé Air Canada des 6 et 10 novembre de Saskatoon à Las Vegas—nous avons aussi fait les vérifications nécessaires. Le directeur d'escale d'Air Canada a confirmé que l'équivalence bagages-passager a été effectué sur les deux vols à Saskatoon. La liste de vérification pour le vol du 6 novembre a permis de confirmer que tous les passagers sont montés à bord. L'agent responsable de l'embarquement du vol du 10 novembre a confirmé que 26 passagers se trouvaient sur la liste et que 26 passagers sont montés à bord.

Quant au vol 776 de Wardair du 2 novembre, de Toronto à Puerto Vallarta, nous avons vérifié hier ce qu'il en est à l'aéroport international Pearson. Nous avons vérifié les dossiers de Wardair, y compris le rapport du contrôleur, pour cette date, et il n'a fait état d'aucune irrégularité quant à l'équivalence bagages-passager.

[Text]

**Mr. Benjamin:** Have you carried out or have you had someone else carry out any interviews with employees who are on the scene at the location of the baggage sequencing, or are you just relying on the airline records?

**Mr. Rodocanachi:** As you are aware, this report was only handed out on the night of the first, so our investigators going to the scene, checking the records and questioning the people there. If you wish to give us the name of the individual who made the claim, we will certainly investigate with that person to see if we can get additional details. This is 24 hours after we have received your—

**Mr. Benjamin:** I am reluctant to do that, because the news reports even this morning indicate that a security guard who refused to allow a person on the plane who had an out-of-date security pass was then threatened with firing. He reported to the RCMP; the RCMP have apparently removed that person from the aircraft—a flight attendant. The employee was summoned to an office and threatened with dismissal. It is a little difficult to play this straight with you or anyone else in the department if this is going to happen.

**Mr. Rodocanachi:** Mr. Benjamin, as you are aware, we did not threaten anybody with dismissal. The allegation is that the Metropole Security Office, which employs those guards, threatened the individual. You are also aware that there is a strike going on, and each day that particular union official gives one item to the CBC in Toronto and it is broadcast on the CBC news. And each day we check out these reports. So far, each of these allegations has proved unfounded. I cannot answer that one today. We are investigating it and we will let you know when we have an answer to it.

• 0950

**Mr. Benjamin:** Will you see to it that in the course of investigations no employee, whether the allegation turns out to be unfounded or true, will be threatened with dismissal for trying to conscientiously carry out his duties and is blowing the whistle on what he believes to be failures? Can you guarantee that there will be no such dismissal or harassment subsequent to this?

**The Chairman:** Mr. Benjamin, I do not think this witness can guarantee anything like that. Let us ask the questions. Obviously if what you are suggesting should happen you may be bring that before a committee at the proper time and the committee will perhaps ventilate it at that time. But this witness cannot guarantee, for whatever reasons, legitimate or otherwise, the job security of an individual if it is not within his domain.

I understand what you are trying to do. But he cannot answer that question. It is not within his competence to even suggest a guarantee. Obviously if this type of

[Translation]

**M. Benjamin:** Est-ce vous ou quelqu'un d'autre qui a eu des entrevues avec les employés qui se trouvent sur place au moment de l'équivalence bagages-passager, ou est-ce que vous ne comptez que sur les dossiers des lignes aériennes?

**M. Rodocanachi:** Comme vous le savez, ce rapport n'a été remis que la nuit du premier et nos enquêteurs se sont rendus sur place pour vérifier les dossiers et interroger les gens sur place. Si vous voulez nous donner le nom de la personne qui vous a dit cela, nous pouvons vérifier ce qu'il en est pour voir si nous pouvons obtenir d'autres renseignements. Cela s'est passé 24 heures après avoir reçu la . . .

**M. Benjamin:** J'hésite à le faire, car même ce matin aux informations il a été question d'un garde de sécurité qui a refusé à quelqu'un de monter à bord parce que son document de sécurité était périmé. L'employé a été menacé ensuite d'être congédié. Il s'est adressé à la GRC dont un agent semble avoir demandé à cette personne, un agent de bord, de descendre de l'appareil. L'employé a été convoqué à un bureau et on l'a menacé d'être congédié. C'est un peu difficile d'être aussi franc avec vous ou avec quelqu'un d'autre du ministère, si ce genre de choses se produit.

**M. Rodocanachi:** Monsieur Benjamin, vous savez très bien que nous n'avons menacé personne de congédiement. L'allégation est que Metropole Security Office qui emploie ces gardes a menacé la personne en question. Vous savez également qu'une grève est en cours, et tous les jours, ce représentant du syndicat communique une nouvelle à CBC à Toronto; la nouvelle est diffusée par CBC. Tous les jours, nous vérifions ces rapports et jusqu'à présent, nous avons toujours pu constater qu'ils n'étaient pas fondés. Je ne peux pas répondre à cette question aujourd'hui. Nous sommes en train de nous informer, nous vous donnerons une réponse quand nous en aurons une.

**M. Benjamin:** Pendant ces enquêtes, voulez-vous vous assurer qu'aucun employé ne sera menacé de renvoi pour avoir accompli sa tâche ou pour avoir signalé des irrégularités, que les allégations s'avèrent fondées ou pas? Pouvez-vous nous garantir qu'il n'y aura pas de renvoi, que les employés ne seront pas harcelés à cause de cela?

**Le président:** Monsieur Benjamin, je ne vois pas comment notre témoin peut nous garantir cela. Nous sommes ici pour lui poser des questions. Évidemment, si ce que vous dites se produisait, vous pourriez en saisir un comité le moment venu, un comité qui approfondirait alors la question. Mais notre témoin ne saurait en aucun cas confirmer la sécurité d'emploi d'un employé quand cela ne relève pas de lui.

Je comprends votre position, mais il ne peut pas répondre à cette question. Cela n'est vraiment pas de son ressort. Évidemment, si ce genre de choses se produisait,

*[Texte]*

situation arises I know you or other members would bring this before committee. And as long as officials and people in this area are aware there very well could be public ventilation of something like that, and if it was deemed unfair by a committee, that is within our domain. It is not within his domain.

**Mr. Benjamin:** Well, I take it, Mr. Chairman, gentlemen, that you will be carrying out a thorough investigation of the items I have provided, and also the one that was reported this morning and any others that may be around.

**The Chairman:** Of course, the thing is I know what you are trying to do, and the Chair is allowing the questions. But there is no doubt about it. These things sometimes feed on themselves, I would think, from a human nature point of view. And the more publicity there is, that may serve a very good purpose, to see if there are pitfalls in this system. It also may initiate more occurrences. This is the delicate balancing act that the Chair finds itself in, and I know members do too.

**Mr. Benjamin:** Well, Mr. Chairman, I am concerned, and I am sure all the committee members are, that the investigation cannot be very thorough if employees are afraid to come forward. All you get is an investigation of one side of the question, namely the airline's. And if employees feel threatened or feel they are going to be subject to dismissal or harassment or whatever, they will not talk to you.

This leads me to the question: Is the government and is the department giving consideration to taking over the total control and operations of airport security measures, including baggage-sequencing, including the security checks for boarding passengers and hand luggage? They may well contract with an outside security firm. But it is done through the department under the authority of the department and not left to the whims of airlines.

**The Chairman:** Well, yes. I will let you handle it.

**Mr. Withers:** Mr. Chairman, the Aeronautics Act lays down, first of all, the authority for our security regulations, and also lays down the responsibilities of the individuals and organizations within the system.

The principle is that the security of the aircraft—in other words, the carrier exercising his responsibility to the pilot in command—includes such things as the mechanical condition of the aircraft, the capability of the flight crew, and indeed the absence of threats on board the aircraft. So it is fundamental to the responsibility of the carrier to conduct these checks. That is the principle on which we operate.

**Mr. Benjamin:** May I return to this matter of the flight from Mirabel to Charles de Gaulle? Was the pilot informed of the threat, which was deemed to be a hoax, and was he so advised? Was the final decision whether or not to land and have a search made of the aircraft left up

*[Traduction]*

je sais que vous-même ou d'autres députés en parleraient immédiatement au Comité. Tant que les gens savent que le Comité réprouve ce genre de choses et qu'il risque de s'y intéresser publiquement, ça, c'est de notre ressort. Ce n'est pas du ressort de notre témoin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, messieurs, dans ces conditions, je pense que vous allez faire une enquête approfondie sur les incidents dont j'ai parlé, celui dont on a parlé ce matin, et tous ceux qui pourraient se produire.

**Le président:** Bien sûr, je comprends votre position, et j'autorise les questions. D'un autre côté, ce genre de choses fait facilement boule de neige, cela tient à la nature humaine. Plus il y a de publicité, plus c'est efficace, car on voit les lacunes du système. Par contre, cela peut également donner des idées aux gens, et le président, tout comme les membres du Comité, doit trouver un point d'équilibre.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, c'est une situation qui m'inquiète, tout comme les membres du Comité probablement, car si les employés ont peur de parler, l'enquête ne saurait être très approfondie. Tout ce qu'on voit, c'est la position de la compagnie aérienne. Si les employés se sentent menacés, s'ils craignent d'être renvoyés, harcelés, etc., ils ne vous parleront pas.

Cela m'amène à une question: est-ce que le gouvernement et le ministère envisagent d'assumer le contrôle de toutes les opérations de sécurité aux aéroports, y compris le contrôle des bagages, les vérifications de sécurité des passagers et l'inspection des bagages à main? Le travail peut être confié à une firme privée, mais sous le contrôle du ministère, et non plus selon le bon vouloir des compagnies aériennes.

**Le président:** Oui, je vous laisse répondre.

**M. Withers:** Monsieur le président, la Loi sur l'aéronautique prévoit un pouvoir de réglementation, pour commencer, et également les responsabilités des personnes et des organismes qui constituent le système.

Le principe veut que la sécurité de l'appareil, autrement dit le transporteur exerçant sa responsabilité envers le pilote aux commandes, comprenne des choses telles que l'état mécanique de l'appareil, la compétence du personnel de vol et l'absence de dangers à bord de l'appareil. Ces vérifications sont donc un élément fondamental de la responsabilité du transporteur. C'est le principe qui nous régit.

**M. Benjamin:** J'aimerais revenir à cette affaire du vol de Mirabel à Charles de Gaulle. A-t-on prévenu le pilote de cette menace qu'on connaît pour une fausse alerte, et le lui a-t-on dit? A-t-on laissé au pilote le soin de décider s'il allait ou non atterrir et faire fouiller l'avion? L'a-t-on

[Text]

to the pilot? Was he informed about it? Or was the decision made only by the officials on the ground in Montreal?

**Mr. Rodocanachi:** Mr. Benjamin, I cannot confirm on this particular incident. I will find out. But the normal procedure, and I am sure it was followed in this case, is that the pilot is informed.

**Mr. Benjamin:** And if he concurs with the opinion. . . The final decision is up to the pilot?

**Mr. Rodocanachi:** The final decision to treat it as a hoax is with the company, because it has a detailed procedure. However, the pilot, if he wishes, can—

**Mr. Benjamin:** He can land anyway.

**Mr. Rodocanachi:** —land anyway.

**Mr. Benjamin:** He can overrule the company?

**Mr. Rodocanachi:** Yes.

**M. Ouellet:** Je remercie le sous-ministre d'être venu rencontrer les membres du Comité des transports.

Je voudrais d'abord parler des nouvelles dispositions que le ministère a prises quant à l'émission de laissez-passer pour les employés aux aéroports. Plusieurs de mes collègues et moi avons reçu des lettres d'employés et de représentants syndicaux se plaignant de cette nouvelle procédure.

I will just read to you an extract of a letter:

Recently the screening formalities for obtaining such passes have been made very harsh. . .

The union has objected strenuously to these changes, more particularly to the fingerprinting, but also to the necessity to give information about the applicant's spouse, premarital and extramarital relationships that exist, and so on.

I appreciate that tight supervision has to be made of whoever is applying for the first time and will enter a new job. Therefore I think it is legitimate that this person who is applying for a new job be told that he has to be fingerprinted and he has to answer a series of questions, because he is now going to perform in a position of important security. He knows what he is entering into, and he could say, well, I am not interested; I am not taking the job. Or he could go through these procedures.

The difficulty that has been presented to us is that there are people who have been working there for a number of years, well known, very efficient people, very reliable people, and they have to go through this system. I understand these passes are issued for a period of time. Therefore when they are issued, you have to get a new one. You might be an employee of 10 or 12 good years, and then you go through all the system, fingerprinting

[Translation]

informé de cette décision? Ou a-t-elle simplement été prise par les autorités au sol à Montréal?

**M. Rodocanachi:** Monsieur Benjamin, je ne peux pas vous confirmer les faits concernant cet incident. Je me renseignerai. Mais la procédure normale, je suis certain qu'on l'a suivie dans ce cas, consiste à informer le pilote.

**M. Benjamin:** Et s'il est d'accord avec le point de vue. . . C'est lui qui décide en définitive?

**M. Rodocanachi:** C'est la compagnie qui décide en dernière analyse s'il s'agit d'une fausse alerte, car elle a une procédure détaillée. Toutefois, s'il le souhaite, le pilote peut. . .

**M. Benjamin:** Il peut atterrir de toute façon.

**M. Rodocanachi:** . . . atterrir de toute façon.

**M. Benjamin:** Il peut passer outre aux décisions de la compagnie?

**M. Rodocanachi:** Oui.

**Mr. Ouellet:** I thank the Deputy Minister for appearing before the Members of the Committee on Transport.

I would first like to deal with the steps taken by the department in issuing passes for airport employees. I have received, like many of my colleagues, letters from employees and union leaders complaining about the new procedure.

Je vais simplement vous lire un extrait d'une de ces lettres:

Les formalités de vérification en vue de l'obtention de ces laissez-passer ont récemment été énormément durcies. . .

Le syndicat s'est vigoureusement opposé à ces modifications, notamment à la prise d'empreintes digitales, mais aussi à l'obligation de fournir les renseignements sur le conjoint du requérant, ses relations pré-maritales ou extra-maritales, etc.

Je comprends qu'il soit nécessaire de se renseigner soigneusement sur quiconque présente sa candidature pour la première fois. Je pense donc qu'il est normal de dire à ce candidat qu'on va prendre ses empreintes digitales et qu'il va devoir répondre à une série de questions, car il se présente à un poste comportant une cote de sécurité élevée. Dans ce cas, il sait à quoi il s'expose et il peut très bien dire: non, cela ne m'intéresse pas, je retire ma candidature. Ou il peut au contraire accepter ces démarches.

Le problème qui nous a été soumis, c'est que des gens qui travaillent là depuis des années, qui sont bien connus, qui sont efficaces et parfaitement fiables, ont été obligés de se prêter à cette procédure. Si je ne me trompe, ces laissez-passer sont émis pour une durée donnée. Par conséquent, quand ils arrivent à expiration, il faut en obtenir un autre. Vous pouvez avoir derrière vous, dix ou douze années de bons et loyaux services, on vous oblige quand même à

## [Texte]

and giving all kinds of information, while some other people are there for a shorter time and they are not processed yet. So there is this disparity that exists, I am told.

• 1000

I believe if the system were the same for everybody and everybody had to go through this, not as passes are expiring. . . If it is a new system and if everybody has to be processed, I think it would be fairer. As it has been explained to me, the system is not this way. As time goes by, you will probably process everybody.

The fingerprinting thing seems to be an extreme measure. I want to know what happens after this. Are these destroyed or are they given to the police? We are accustomed to living in a country where fingerprinting is done only for criminals and it is not done for people at large. What is your assessment of the current situation now? How can you answer this complaint?

**Mr. Rodocanachi:** I will just outline very briefly the security clearance program and then I will address more specifically the other points you have made. It really is a very simple security clearance. It consists of three elements: a subversive index check, which is purely a name check against the list of known subversives held by the CSIS; a criminal index check to see whether the individual has a criminal record; and a credit check, which is required as part of the subversive check. The fingerprinting is required for the criminal index check purely for identification purposes, so I cannot say my name is John Smith, get a pass and then have the computer cough out John Smith's criminal record, when my name is something quite different. The only sure means of identification the RCMP has is the use of fingerprints in their computer to establish what the criminal record is.

The spousal point has been a matter of great discussion. The only spousal check occurs when the individual fills out the form and gives the name of the spouse on the form. The spouse's name is checked to see if he or she is a member of a subversive organization on the subversive list. This is the only check that is done on the spouse, on the assumption that if the spouse is a known terrorist, then we have to check a little further into the individual. Nothing else is done on the spouse at all and no other information is required of the spouse.

If I may turn to the two points you have made with regard to making the program universal for everybody having an airport pass, we fully agree. The reason that it is

## [Traduction]

refaire toute la procédure, à donner vos empreintes digitales et à fournir toutes sortes de renseignements, alors qu'il y a d'autres personnes qui sont arrivées plus récemment et qui n'ont pas encore subi tout cet examen. Il paraît donc qu'il y a une disparité sur ce plan.

Je crois que si le système fonctionnait de la même façon pour tout le monde et si tous les employés devaient systématiquement se prêter à cette procédure, et pas seulement au moment de l'expiration de leur laissez-passer. . . Si c'est une nouvelle procédure à laquelle tout le monde doit se soumettre, je pense qu'il faut qu'elle soit plus équitable. D'après ce qu'on m'a dit, ce n'est pas le cas. Ultérieurement, il est probable que tout le monde sera passé au crible.

La prise des empreintes digitales me semble une mesure extrême. J'aimerais savoir ce qui se passe ensuite. Les détruit-on ou les communique-t-on à la police? Nous vivons traditionnellement dans un pays où l'on prend les empreintes digitales seulement dans le cas où un individu est un criminel. Que pensez-vous de la situation actuelle? Qu'avez-vous à répondre à cette plainte?

**M. Rodocanachi:** Permettez-moi de vous donner un aperçu très rapide du programme de contrôle de sécurité, avant d'en arriver plus précisément à vos autres remarques. En fait, il s'agit d'une vérification de sécurité très simple, qui consiste en trois éléments: un contrôle des activités subversives, qui consiste tout simplement à vérifier si le nom de l'individu ne figure pas sur une liste d'éléments subversifs connus établie par le SCRS; un contrôle des activités criminelles, qui consiste à vérifier si l'individu a un casier judiciaire; et un contrôle de crédit, qui est nécessaire dans le cadre du contrôle des activités subversives. La prise des empreintes digitales est nécessaire pour la vérification du casier judiciaire uniquement à des fins d'identification, de façon à éviter que quelqu'un ne se présente sous le nom de Jean Dupont et n'obtienne un laissez-passer parce que l'ordinateur a fourni les renseignements judiciaires sur quelqu'un qui n'a rien à voir avec Jean Dupont. Le seul moyen qu'a la GRC de savoir qu'elle a le bon casier judiciaire, ce sont les empreintes digitales.

La question du conjoint a fait l'objet d'abondantes discussions. On ne fait une vérification sur le conjoint que lorsque le candidat remplit son formulaire et y mentionne le nom de son conjoint. On vérifie alors pour savoir si ce dernier ou cette dernière fait partie d'une organisation subversive figurant dans la liste du SCRS. C'est la seule vérification que l'on fasse sur le conjoint, en partant du principe que si ce conjoint est un terroriste connu, il faudra se renseigner un peu plus sur le candidat lui-même. On ne fait strictement rien d'autre en ce qui concerne le conjoint, et on ne lui demande de fournir aucun autre renseignement.

Pour ce qui est d'appliquer le programme systématiquement à tous les gens qui ont un laissez-passer dans un aéroport, nous sommes tout à fait d'accord. Si les

*[Text]*

phased in... let me explain that each existing pass has a five-year life. When a personal existing pass expires for the first time, the individual will then be required to fill in those clearance forms. The reason that everybody has not done it once is just the sheer impossibility of the volume. We have about 80,000 people in the system who have airport passes and a big turnover in some jobs. We are talking not only about Transport Canada or even airline employees but also about contractors who work within restricted areas, such as food handlers, cleaners and so on. The sheer volume militates against our clearing everybody at the same time.

We have introduced this program by requiring all new employees, as they apply for passes, to come under the program right away and to fill in their forms and by requiring existing employees, as their pass expires, to fill in the forms. It could be as long as five years, or just under five years if the employee recently got a pass before the program started on September 3. This is the reason for staggering it.

**Mr. Withers:** If I might add, Mr. Chairman, to just clarify, it is not only for criminal purposes that fingerprinting is required but also for all members of the Canadian Armed Forces and thousands of public servants, who are required to give their fingerprints for their own security requirements or their own security clearances. Speaking of my own personal case, in almost 40 years in military and public service, I have regularly had my own security file updated. This is a standard procedure to which all of us are quite accustomed. I do not think it is fair to associate fingerprinting just with criminals.

• 1005

**Mr. Ouellet:** In my young years as a university student, I was in the UNTD. I was fingerprinted, and did not object to it because I knew that if I was to serve in the forces I had to be fingerprinted, and that was all right. But here we are dealing with people who are doing a civilian job, working at an airport, some for a number of years. All of a sudden they say you have to be fingerprinted. We have to find out whether your spouse or somebody around you is a criminal or working for terrorist organizations. What I think is difficult is the trauma that may be applied to these people.

For any new employees, a system like this, explained in advance, could surely be implemented. I do not know whether it was possible for the department to grandfather these veteran employees who have been there, because I suspect the problem is not there. The problem is with

*[Translation]*

choses se font progressivement, c'est que... je dois vous expliquer que les passes sont émises pour une durée de cinq ans. Quand une passe personnelle expire pour la première fois, on demande à son titulaire de remplir ces formalités de sécurité. C'est uniquement pour une question de nombre que nous n'avons pas encore fait subir cette procédure à la totalité des employés. Nous avons dans nos aéroports environ 80,000 personnes qui ont des laissez-passer, et dans certains emplois, le roulement est très élevé. Il s'agit non seulement de Transports Canada et même des employés des compagnies aériennes, mais aussi des entrepreneurs qui travaillent dans des zones à accès restreint, par exemple les agents des services de traiteur, les équipes de nettoyage, etc. Le nombre même de tous ces employés nous empêche de leur faire subir à tous en même temps un contrôle de sécurité.

Nous avons fait débiter le programme en obligeant tous les nouveaux employés qui demandent un laissez-passer à se soumettre immédiatement à ces exigences et à remplir le formulaire et en demandant aux anciens employés de le faire au moment du renouvellement de leur laissez-passer. Cela peut prendre jusqu'à cinq ans ou un tout petit peu moins de cinq ans s'il s'agit d'un employé qui vient d'obtenir un laissez-passer, juste avant le début du programme le 3 septembre. C'est pour cela que les choses sont échelonnées.

**M. Withers:** J'ajoute à titre de précision, monsieur le président, que ce n'est pas seulement dans le cas des criminels qu'on prend les empreintes digitales, mais qu'on le fait aussi pour tous les membres des Forces armées canadiennes et pour des milliers de fonctionnaires qui doivent se prêter à cette procédure en raison de leur cote de sécurité. Dans mon propre cas, en presque 40 ans de service militaire et public, mon dossier a été régulièrement mis à jour. C'est une procédure normale à laquelle nous sommes tous habitués. Je trouve qu'il n'est pas correct de dire qu'on prend les empreintes digitales seulement dans le cas des criminels.

**M. Ouellet:** Dans ma jeunesse, quand j'étais étudiant, je suis entré au DUIN. On a pris mes empreintes digitales, et je n'ai pas protesté car je savais que c'était normal si je voulais servir dans les Forces armées. Toutefois, il s'agit ici de civils qui travaillent à l'aéroport, et dans certains cas, depuis de nombreuses années. Tout d'un coup, on leur dit qu'il faut prendre leurs empreintes digitales et qu'on veut s'assurer que leur conjoint ou quelqu'un de leur entourage n'est pas un criminel et ne travaille pas pour une organisation terroriste. Je pense que le problème, c'est le traumatisme que cela représente pour ces gens-là.

On peut certainement appliquer sans problème aux nouveaux employés ce genre de régime, en les prévenant à l'avance. Je ne sais pas si le ministère aurait pu garantir la situation des employés ayant de nombreuses années de service, car je crois que le problème n'est pas là. Le

*[Texte]*

peripheral employees. We are talking about workers at the airport, who have passes, which they may leave behind, and that is how people who have no business in the airport are getting their passes. They are not getting them from people who go to work every morning at the airport, but from loose passes given out randomly, without proper identification, to people coming in and out to replace permanent employees.

While I think it is absolutely imperative there be screening and proper security at airports, I am very surprised by these excessive measures going up to the fingerprinting.

**The Chairman:** Mr. Ouellet, could you tell us if this is the procedure for airport employees in other countries, or is there some variance? We all know that different security procedures have increased around the Hill because of problems too. I would like to know if there is any area where you are initiating new changes because of circumstances, and thus disturbing people, that is different in procedure from that in the United States, England, France or Germany.

**Mr. Rodocanachi:** In the United States, Mr. Chairman, 40 of their largest airports require criminal indice checks for all their employees with a pass, and that requires fingerprinting as well. In Europe it varies from country to country. Most countries have some sort of security screening, some more stringent or more draconian than ours, before they grant passes.

**Mr. Taylor:** Could I have a supplementary on that? I have always felt differently about fingerprinting. I never objected to it because I always felt I could use this as evidence I was not a criminal, that I was not at the scene of a crime. Is it not acceptable in the world today that fingerprints be used to prove you are not something rather than proving you are?

**Mr. Rodocanachi:** It is also worth pointing out that all airline employees who fly in the air provide their fingerprints, again for identification, because if they receive a bad burn on a burning plane, very often the only sure way of identifying the body is through fingerprints. So it is routinely used for identification in many areas other than this.

**Mr. Withers:** Mr. Chairman, I wonder if I might add that the whole reason this security program is being implemented is because of a new threat. If we had had the same threat of international terrorism 20 years ago, I am sure these measures would have been taken then.

*[Traduction]*

problème, ce sont les employés marginaux. Il s'agit de gens qui obtiennent un laissez-passer pour travailler à l'aéroport et qui peuvent le laisser trainer derrière eux, ce qui permet à d'autres individus qui n'ont rien à y faire de se procurer ces laissez-passer. Ce ne sont pas les laissez-passer des travailleurs qui viennent régulièrement tous les jours à l'aéroport, mais bien les laissez-passer qu'on accorde un peu à la légère, sans contrôle rigoureux, à des gens de passage qui remplacent des employés permanents.

J'admets qu'il est impérieux d'effectuer un contrôle rigoureux et d'assurer une bonne sécurité dans les aéroports, mais je suis étonné par la portée excessive de ces mesures qui vont jusqu'à la prise d'empreintes digitales.

**Le président:** Monsieur Ouellet, pouvez-vous nous dire si cette procédure est normale pour les employés des aéroports d'autres pays, ou si c'est différent? Nous savons tous qu'on a resserré la sécurité sur la Colline du Parlement en raison de problèmes là aussi. J'aimerais savoir si les procédures que vous mettez en place en raison de la conjoncture, et qui dérangent les gens, sont différentes de celles qui sont utilisées aux États-Unis, en Angleterre, en France ou en Allemagne.

**M. Rodocanachi:** Aux États-Unis, monsieur le président, tous les employés des 40 plus grands aéroports doivent subir un contrôle judiciaire impliquant notamment la prise d'empreintes digitales. En Europe, la procédure varie d'un pays à l'autre. En général, il y a un contrôle de sécurité parfois plus rigoureux et plus draconien que le nôtre avant l'émission d'un laissez-passer.

**M. Taylor:** Pourrais-je poser une question supplémentaire à ce sujet? J'ai toujours eu un point de vue différent en ce qui concerne la prise d'empreintes digitales. Je ne m'y suis jamais opposé car j'ai toujours estimé que cela pourrait me servir à prouver que je ne suis pas un criminel et que je n'étais pas sur les lieux d'un crime. Ne peut-on pas utiliser de nos jours les empreintes digitales pour prouver qu'on n'est pas quelque chose au lieu de prouver qu'on l'est?

**M. Rodocanachi:** Il faut aussi préciser qu'on prend les empreintes digitales de tout le personnel navigant des compagnies aériennes, là encore pour des raisons d'identification, car s'ils sont grièvement brûlés dans un incendie d'avion, les empreintes digitales sont bien souvent le seul moyen sûr de les identifier. Donc, les empreintes digitales sont couramment utilisées pour toutes sortes d'autres raisons.

**M. Withers:** Monsieur le président, peut-être pourrais-je préciser que ce programme de sécurité est provoqué par une menace nouvelle. Si nous avions eu la même menace de terrorisme international il y a 20 ans, je suis sûr qu'on l'aurait fait à ce moment-là.

[Text]

[Translation]

• 1010

I would like to clarify the statement on the checking of the spouse. There is no criminal check of the spouse.

**The Chairman:** How far does the check go on the spouse?

**Mr. Rodocanachi:** It is purely the name check, against the list of known subversives, so that if your wife is a terrorist and appears on the CSIS list we would want to investigate a little further into your background.

**The Chairman:** I am very glad for this meeting, if for no other reason than to clarify that, because I have been swamped by letters too. One of the most active people is one of the heads of the union that is right in my riding who has a name almost like mine and he is a very fine person, but I have gotten a lot of letters and they are pointing to the spouse and that is what gave me some concern.

**Mr. Taylor:** That does not worry me a bit.

**The Chairman:** No.

**M. Ouellet:** Le sous-ministre parle de l'augmentation du crime et des dangers d'incidents aux aéroports qui ont pris des proportions internationales. Cela m'amène à poser une question qui est probablement le reflet de ce que nous avons constaté à l'occasion de notre visite en Europe. Le Comité parlementaire a visité certains aéroports et rencontré les autorités locales qui s'occupent de la sécurité aux aéroports. L'une des choses qui nous ont frappés est la présence de militaires qui complètent le travail des policiers locaux ou des agents de sécurité. Par exemple, dans tous les aéroports français, en plus d'un agent responsable de la sécurité, il y a toujours un ou deux militaires qui jouent, à mon avis, un rôle très important, qui représentent une espèce de force de dissuasion pour des terroristes qui pourraient prendre d'assaut une partie de l'aéroport ou des kiosques d'une compagnie aérienne. Dans quelle mesure est-il réaliste de penser que le Canada puisse affecter du personnel militaire à ce genre de surveillance? Si cela se fait dans d'autres pays, pourquoi ne pourrions-nous pas le faire dans les grands aéroports internationaux canadiens?

Je vous pose cette question dans le contexte d'une des recommandations que notre Comité a faites. À la suite de notre voyage en Europe, nous avons recommandé que le ministère des Transports assume l'entière responsabilité du filtrage des passagers et des bagages à main dans nos grands aéroports, que le ministère voie dorénavant à ce que ce filtrage soit assuré par des employés gouvernementaux et non par des agences. En d'autres mots, nous avons recommandé que le ministère ne laisse pas aux compagnies aériennes le soin d'embaucher du personnel, souvent après des appels d'offres publics pour essayer d'obtenir le service le moins coûteux possible. Quand vous acceptez l'offre la plus basse, il y a danger que ces agences privées ne gardent pas des gens de grande expérience qui leur coûtent plus cher. Elles ont toujours

J'aimerais apporter une correction à ce qui a été dit à propos du contrôle du conjoint. On ne vérifie pas le casier judiciaire du conjoint.

**Le président:** Jusqu'où va ce contrôle?

**M. Rodocanachi:** On vérifie simplement si son nom ne figure pas sur une liste d'éléments subversifs connus, et si l'on constate que votre épouse est un terroriste et que son nom figure dans la liste du SCRS, on creuse un peu plus dans vos antécédents.

**Le président:** Je suis heureux que nous ayons eu cette réunion, ne serait-ce que pour obtenir ces précisions, car j'ai moi-même été inondé de lettres. L'une des personnes les plus actives à ce sujet est un des dirigeants du syndicat qui vit dans ma propre circonscription et qui a un nom très proche du mien, et qui est quelqu'un de très bien, mais j'ai reçu des quantités de lettres soulevant le problème du conjoint, et c'est cela qui me préoccupe.

**M. Taylor:** Ça ne m'inquiète pas du tout.

**Le président:** Non.

**Mr. Ouellet:** The Deputy Minister has mentioned a rise in crime and potential incidents in airports of an international scope. This leads me to a question which is probably a reflection of what we were able to see on the occasion of our visit to Europe. The parliamentary committee visited a number of airports and met with local authorities who deal with airport security. One of the things that struck us most was the presence of military forces to complement local policemen or security agents. For instance, in all French airports, on top of an officer responsible for security, there are one or two soldiers who play a very important role in my opinion, who act as a kind of deterrent force with respect to terrorists who might want to storm part of the airport or the counters of an airline company. Is there any realistic possibility that Canada might assign military personnel to that kind of surveillance? If they do it in other countries, why could we not do it too in our major international airports?

I raise this question in the context of one of the recommendations by our committee. Following our visit to Europe, we recommended that the Department of Transport be entirely responsible for screening passengers and hand luggage in our major airports, and that the department make sure that the screening process be carried out by government employees, and not agencies. In other words, we recommended that the department not leave to the airline companies the responsibility for hiring personnel, which they often do as a result of public tenders to try and obtain the cheapest possible services. When the lowest bidder gets the contract, there is the danger that the private company in question will not retain highly experienced people who have to be paid better salaries. They always have a young staff with a high

## [Texte]

un personnel jeune qui se renouvelle constamment et qui leur coûte le moins cher possible. Les membres du Comité croient que ces employés affectés à la sécurité doivent être des employés permanents, compétents et que la sécurité doit être assurée par des corps policiers, par la Gendarmerie royale ou même peut-être par l'armée. Que pensez-vous de cette proposition?

• 1015

**Mr. Rodocanachi:** First, I may address the fact that you saw a lot of military around airports in Europe as opposed to here. In Canada, we have a graduated system of threat here, so in the normal level you certainly do not see military and you do not see a great many policemen. But we do have in place a four level alert system which the rest of the world is showing great interest in and many of them I think are going to adopt.

If you saw us at a level three alert, which is "attack imminent by a terrorist", you would see a situation even more than some people saw at Vancouver for the heads of government summit, where we have a great number of armed police around and we have military backing them up at the highest threat level. On a normal threat level we feel it is not justified. On the contrary, we prefer to see the calming presence of an RCMP officer as the immediate response for the general public than to see people in paramilitary gear standing around an airport, which we believe would cause unnecessary concern.

So we do have a system in place that can very quickly—I mean, very quickly, because each airport knows what they are to do at the different alert levels—increase the response based on the threat. In some of those airports you saw in Europe, of course, the threat is higher than we believe it is in Canada, and therefore you may have seen more samples.

I would say, however, seeing a lot of people around with guns does not mean to say the security of the airport is very good. You mentioned France. The Charles de Gaulle Airport—there is no harm in my saying this in the committee, because IATA published it—was one of two airports condemned for very poor security, the other being Manila. Charles de Gaulle Airport does not meet the security requirements of the International Air Transport Association. I think people can often be fooled by the presence of armed individuals around to think that security is good when perhaps it may be very lax in other areas.

**M. Withers:** J'aimerais vous préciser qu'en France, la gendarmerie est un des éléments du ministère de la Défense nationale de la France, tout comme l'armée de terre, l'armée de l'air et l'armée de mer.

## [Traduction]

rate of turnover and the cheapest possible payroll. The committee believes that security officers should be permanent, competent employees and that security services should be provided by police staff, by the RCMP and even possibly by the Armed Forces. What do you think of that proposal?

**M. Rodocanachi:** Tout d'abord, un mot à propos de ce que vous avez dit au sujet des nombreuses forces militaires que vous avez vues dans les aéroports de l'Europe, par opposition aux nôtres. Au Canada, nous avons une procédure graduée en cas de menace, de sorte qu'en temps normal on ne voit pas de militaires et on ne voit pas beaucoup de policiers. Mais nous avons un système d'alerte à quatre niveaux qui intéresse beaucoup le reste du monde et que de nombreux pays ont l'intention d'adopter, je crois.

Si vous assistiez à une alerte du niveau trois, c'est-à-dire où «l'attaque par un terroriste est imminente», vous verriez un déploiement encore plus impressionnant que ce qu'on a pu voir à Vancouver pour le sommet des chefs d'Etat, avec un impressionnant dispositif policier et un appui militaire pour contrer les menaces les plus graves. Nous estimons que ce dispositif ne se justifie pas dans un contexte de menace normal. Au contraire, nous préférons proposer au public la présence apaisante d'un agent de la GRC prêt à intervenir immédiatement plutôt que de poster des gardes en tenue militaire autour de l'aéroport et d'inquiéter, à notre avis, inutilement les gens.

Nous avons donc un dispositif qui peut très rapidement... je dis bien très rapidement, car chaque aéroport sait exactement ce qu'il doit faire à chaque niveau d'alerte... entrer en action proportionnellement à la menace. Évidemment, la menace est plus élevée dans certains des aéroports que vous avez vus en Europe qu'au Canada, et c'est pourquoi vous avez peut-être vu plus de forces de sécurité.

Je crois toutefois que ce n'est pas parce qu'il y a des quantités de gens armés dans un aéroport que la sécurité y est excellente. Vous avez parlé de la France. L'aéroport Charles de Gaulle... il n'y a pas d'objection à ce que je le dise en comité, puisque c'est une information qui a été publiée par l'IATA... est l'un des deux aéroports dont la sécurité a été le plus critiquée, l'autre étant celui de Manille. L'aéroport Charles de Gaulle ne respecte pas les exigences de sécurité de l'Association du transport aérien international. Je crois que la présence de personnes armées peut souvent donner au public la fausse impression d'être en sécurité, alors qu'il peut éventuellement y avoir un relâchement extraordinaire dans d'autres secteurs.

**Mr. Withers:** I would like to point out that in France, the *gendarmerie* is one of the elements of the French Department of Defence, like the army, the air force and the navy.

[Text]

**Mr. Ouellet:** I want to get your point. Are you telling us that in fact, depending on the level, if it is alert three, or alert four, indeed military forces could be used? They are not visible because you consider that in Canada our airports are not at that degree of threat. But you have a system in place that if indeed there is a threat that you consider to be at level three or level four, then armed forces will be coming in. Is this the case at all international airports in Canada?

**Mr. Rodocanachi:** At level three, which is the highest threat level, armed forces would back up the RCMP whose principal responsibility it is. So they would support the Solicitor General at the level three level. That is the highest level. They would do things like perimeter patrols. The RCMP would probably be in the airport terminal. Because of manpower, the military would provide the patrols to the perimeter fence of the airport, for example.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Ouellet. Mr. Taylor now.

**Mr. Taylor:** I would like to pursue the questions asked by the Hon. Mr. Ouellet just briefly. I have been giving some second thought to this matter of baggage and security and I wonder if you could tell me. . . When I put my baggage in and go to the wicket, they take my ticket and they take my baggage. Where does the responsibility of the department end and where does the responsibility of the airline begin? Is it from the moment they take my baggage?

**Mr. Rodocanachi:** On any flight, the airline is responsible. Once you have handed your bag to them at the check-in, the airline is responsible for the security of your bag until it is available to you on the carousel at the other end.

**Mr. Taylor:** So if anything is wrong the airline is responsible.

• 1020

**Mr. Rodocanachi:** It depends on what it is. If they lose your bags, for example, certainly they are responsible; if somebody breaks into your bag after you have handed it over to them, yes, they are responsible.

**Mr. Taylor:** I think that is a very important item. I have just one other, along the same line. If we transferred the responsibility for handling the baggage from the airline to the Department of Transport, would that responsibility relieve the airline of any responsibility from the time the baggage is put in?

**Mr. Rodocanachi:** Certainly it would put it in a grey area, and so I do not think anyone has proposed yet that we take over the baggage handling. I think probably what Mr. Ouellet was talking about was screening personnel, the people who operate these screening devices at airports.

[Translation]

**M. Ouellet:** Précisons. Si je comprends bien, en fonction du niveau, si, par exemple, c'est un niveau d'alerte trois ou un niveau quatre, on peut effectivement avoir recours à des forces militaires? Elles ne sont pas visibles parce que vous estimez que les aéroports canadiens ne sont pas aussi menacés. Mais vous avez un dispositif prêt à intervenir et vous pouvez faire entrer en action l'armée si vous estimez avoir une menace au niveau trois ou quatre. C'est le cas pour tous les aéroports internationaux du Canada?

**M. Rodocanachi:** Au niveau trois, qui est le niveau de menace le plus élevé, l'armée vient appuyer la GRC qui est le principal responsable du contrôle de la situation. Donc, elle vient appuyer les effectifs du Solliciteur général lors d'une menace au niveau trois. C'est le niveau le plus élevé. L'armée va, par exemple, patrouiller les environs de l'aéroport pendant que la GRC sera probablement déployée à l'intérieur du terminal. Compte tenu des effectifs, l'armée assurerait, par exemple, les patrouilles tout au long de la clôture de l'aéroport.

**Le président:** Merci, monsieur Ouellet. Monsieur Taylor, maintenant.

**M. Taylor:** J'aimerais poursuivre un tout petit peu la ligne de questions de M. Ouellet. Je réfléchissais à cette question des bagages et de la sécurité et je me demande si vous pourriez me dire. . . Quand je me présente au guichet d'enregistrement et que j'enregistre mes bagages, on prend mon billet et on prend mes bagages. Où s'arrête la responsabilité du ministère et où commence celle de la compagnie? Est-ce que ce n'est pas au moment où l'on prend mes bagages?

**M. Rodocanachi:** Pour tous les vols, c'est la compagnie qui est responsable. Dès que vous lui confiez vos bagages à l'enregistrement, c'est la compagnie aérienne qui est responsable d'en assurer la sécurité jusqu'à ce qu'ils vous soient restitués sur le tapis roulant à l'arrivée.

**M. Taylor:** Donc, s'il se passe quelque chose d'anormal, c'est la compagnie qui est responsable?

**M. Rodocanachi:** Cela dépend. Si la compagnie perd vos bagages, par exemple, il est évident qu'elle est responsable; si quelqu'un vous vole quelque chose dans vos bagages après que vous les lui ayez confiés, elle est aussi responsable.

**M. Taylor:** Je crois que c'est très important. J'ai une autre question dans le même ordre d'idée. Si l'on transférait la responsabilité de la manutention des bagages de la compagnie aérienne au ministère des Transports, est-ce que cela dégageait la responsabilité de la compagnie aérienne à partir du moment où on lui confierait les bagages?

**M. Rodocanachi:** Elle se trouvait probablement dans une zone assez floue, et je ne pense donc pas que l'on ait proposé jusqu'à présent que nous soyons responsables de la manutention des bagages. Je crois que M. Ouellet voulait surtout parler du personnel responsable du

[Texte]

On various occasions there have been people who have proposed that Transport Canada should take over the operation of those devices as opposed to having them contracted out by the airlines to a security company.

**Mr. Taylor:** If we change this from the responsibility of the airline to the Minister, and if I had a bomb in my baggage and blew up the plane, would the Minister be responsible?

**Mr. Rodocanachi:** He would be liable, certainly.

**Mr. Taylor:** I think we have to take a second look at some of the things we are recommending. I feel the airlines should be responsible. In no way do I want to relieve the airline of the responsibility of the safety of that plane, because I depend on the captain to get me where I am going, alive. If he is not going to have any responsibility or his company is not going to have any responsibility, and if we are going to transfer it to the government, are we not putting ourselves in a pretty precarious position as travellers?

**Mr. Withers:** Mr. Chairman, I think the statement of the hon. member explains why the principle is followed in accordance with the Aeronautics Act. The mechanical condition, training, and the items onboard the airplane are the total responsibility of the carrier.

**Mr. Taylor:** I want to pursue it a little bit further with regard to security. Sometimes these young men and young women on the security give me a pain in the neck, but after the pain disappears, I suddenly realize they were doing that to protect me. The airline is the one that looks after this security. The function of the department now is to set the standards, is that right?

**Mr. Rodocanachi:** We set the standards and inspect them, sir.

**Mr. Taylor:** If the government took over the whole security line, would the government suddenly become responsible if somebody with a knife or a gun were let through?

I think we have to look pretty carefully at this. I think the airline has to be responsible for it; otherwise we are going to have a lot of things happening on planes because they say would say they are not responsible. They are the ones on the job, they are the ones who are taking my money, and I think they should be responsible. Is that out of line with the Aeronautics Act?

**Mr. Withers:** Yes, it is, Mr. Chairman.

**Mr. Taylor:** It is out of line.

**Mr. Withers:** No, it is in line.

**The Chairman:** I do not know where that really leaves us, but do you have something—

**Mr. Taylor:** Yes, I would like to pursue—

[Traduction]

contrôle, des gens qui sont chargés des dispositifs de contrôle aux aéroports. On a suggéré à diverses occasions qu'il faudrait que ce soit des agents de Transports Canada qui soient préposés à ces appareils de contrôle au lieu des agents d'une compagnie de sécurité agissant comme sous-traitants pour une compagnie aérienne.

**Mr. Taylor:** Si l'on transférait la responsabilité de la compagnie aérienne au ministre, et si quelqu'un avait dans sa valise une bombe qui ferait exploser l'avion, est-ce que le ministre serait responsable?

**Mr. Rodocanachi:** Oui, certainement.

**Mr. Taylor:** Je pense que nous allons devoir réfléchir à deux fois à certaines de nos recommandations. Je pense que ce sont les compagnies aériennes qui devraient être responsables. Il n'est pas question que je décharge la compagnie de la responsabilité de ma sécurité, car je compte bien sur le commandant de bord pour m'amener à bon port vivant. Si nous le déchargeons ou si nous déchargeons sa compagnie de toute responsabilité, en disant que c'est le gouvernement qui est responsable, ne nous mettons-nous pas dans une situation plutôt précaire en tant que voyageurs?

**Mr. Withers:** Monsieur le président, je pense que c'est pour cela que la Loi sur l'aéronautique insiste sur le principe de la responsabilité du transporteur. L'état des aéronefs, la formation et tout ce qui est transporté à bord de l'avion relèvent de l'entière responsabilité du transporteur.

**Mr. Taylor:** J'aimerais approfondir un peu la question de la sécurité. Quelquefois, ces jeunes gens responsables de la sécurité m'exaspèrent, mais une fois le mauvais moment passé, je me rends compte que c'est pour mon bien. La compagnie aérienne est la seule qui s'occupe de cette sécurité. Le rôle du ministère est simplement de fixer des normes, n'est-ce pas?

**Mr. Rodocanachi:** Nous fixons les normes et nous vérifions si elles sont respectées.

**Mr. Taylor:** Si le gouvernement se chargeait de toute la question de la sécurité, devient-il automatiquement responsable si quelqu'un armé d'un couteau ou d'une arme à feu réussissait à passer?

Je pense qu'il faut faire très attention à cela. A mon avis, c'est la compagnie aérienne qui doit être responsable, sinon les compagnies aériennes risquent de laisser des quantités de choses se passer dans leurs avions en disant qu'elles ne sont pas responsables. Ce sont elles qui assurent le transport, qui encaissent mon argent, et j'estime que c'est donc à elles d'être responsables. Est-ce que c'est incompatible avec la Loi sur l'aéronautique?

**Mr. Withers:** Oui, monsieur le président.

**Mr. Taylor:** C'est incompatible.

**Mr. Withers:** Non, c'est conforme.

**Le président:** Je ne sais pas où cela nous mène, mais vous avez certainement. . .

**Mr. Taylor:** Oui, j'aimerais poursuivre. . .

[Text]

**The Chairman:** Just on that point, the airlines certainly have their own responsibility. Although the European situation is different from what we have in Canada, and just because there is another uniform agency, Mr. Taylor, it does not relieve the airlines from problems of security. We can argue this later, because there is a different situation in Europe, which did impress the committee. It is totally different from what we have here in North American, certainly in Canada. However, I think your interpretation of absolutism to the airline, because of a different system. . . The airlines are still very much involved and have responsibilities in Europe.

**Mr. Taylor:** I think that is a point we as a committee have to pursue and make sure of before we go ahead with those recommendations.

My next question is what role does the Transport Minister play when a Crown corporation that comes under your jurisdiction, such as the CNR or Air Canada, is involved in a strike? Do you play any role or is it then suddenly transferred to the Department of Labour?

**Mr. Withers:** Mr. Chairman, the department plays no different role from what it would if such a strike were, say, in Canadian Airlines International or Canadian Pacific. In other words, the Minister of Labour is the lead minister for all labour matters.

• 1025

**Mr. Taylor:** So the airlines—the company or the employees—do not keep you advised of what is going on in regard to strike settlements and so on.

**Mr. Withers:** Mr. Chairman, all the carriers keep us informed—

**Mr. Taylor:** Oh, they keep you informed.

**Mr. Withers:**—whether they are Crown corporations or private sector.

**Mr. Taylor:** Do the unions keep you informed as well?

**Mr. Withers:** From time to time, yes, sir.

**Mr. Taylor:** But they are not required to by law.

**Mr. Withers:** No, sir.

**Mr. Taylor:** The other point I wanted to pursue is in connection with the top page of your Estimates. I notice here that there is \$1 billion being forgiven. Even the interest has been forgiven. I would like to get some information on that in regard to the Canadian National Railway.

I see \$19 million is being forgiven. In the case of VIA Rail operating requirements it is \$111 million. What is the rationale? When was this money borrowed? Why is it not being repaid? Why is this being forgiven, so that the people really have to make up the difference?

[Translation]

**Le président:** A ce sujet, les compagnies aériennes ont manifestement leur propre responsabilité. Bien que la situation en Europe soit différente de celle que nous avons au Canada, ce n'est pas parce qu'on remplace des gardes de sécurité par des gardes en uniforme qu'on dégage les compagnies aériennes de leur responsabilité en matière de sécurité. Nous pourrions y revenir, car la situation de l'Europe, qui a impressionné le Comité, n'est pas la même que la nôtre. Elle est complètement différente de ce que nous connaissons en Amérique du Nord et en tout cas au Canada. Toutefois, je crois que votre interprétation, selon laquelle un système différent exempterait les compagnies aériennes. . . Ces compagnies ont un rôle très actif et ont des responsabilités en Europe.

**M. Taylor:** Je crois qu'il faudrait que le Comité creuse la question et soit bien certain de son fait avant de donner le feu vert à ces recommandations.

Je voudrais maintenant savoir quel rôle le ministère des Transports joue quand une société d'État relevant de votre compétence, par exemple le CN ou Air Canada, est confrontée à une grève. Jouez-vous un rôle, ou les choses tombent-elles automatiquement dans le domaine du ministère du Travail?

**M. Withers:** Monsieur le président, le ministère a exactement le même rôle que s'il y avait une grève par exemple aux Lignes aériennes Canadien International ou au Canadien Pacifique. Autrement dit, le ministre du Travail est le principal responsable de toutes les questions se rapportant au travail.

**M. Taylor:** Par conséquent, les compagnies aériennes—que ce soit la direction ou les employés—ne vous tiennent pas au courant de ce qui se passe lorsqu'il y a une grève.

**M. Withers:** Monsieur le président, tous les transporteurs nous tiennent informés. . .

**M. Taylor:** Ils vous tiennent donc informés.

**M. Withers:** . . . qu'il s'agisse de sociétés de la Couronne ou de sociétés privées.

**M. Taylor:** Les syndicats vous tiennent-ils également informés?

**M. Withers:** De temps à autre, oui.

**M. Taylor:** Mais ils n'y sont pas tenus par la loi.

**M. Withers:** Non, monsieur.

**M. Taylor:** Je voudrais aussi quelques éclaircissements au sujet de la première page de votre budget supplémentaire. Je remarque qu'on y remet des dettes de l'ordre de 1 milliard de dollars, y compris l'intérêt. Je voudrais des renseignements en ce qui concerne les Chemins de fer nationaux du Canada.

Je note qu'on remet 19 millions de dollars. Par ailleurs, les besoins de fonctionnement de VIA Rail s'élèvent à 111 millions de dollars. Quelle en est la raison? Quand cet argent a-t-il été emprunté? Pourquoi n'y a-t-il pas remboursement? Pourquoi remet-on cette

[Texte]

**The Chairman:** The first item is forgiven, Mr. Taylor, but there is a different relationship to the VIA Rail payment. They are under different votes. Anyway, they are both there in the estimates.

**Mr. Withers:** Thank you, Mr. Chairman. I will call upon our Assistant Deputy Minister of Finance, Mr. van Duyvendyk.

**The Chairman:** I want to compliment you and thank you, Mr. Withers, for bringing almost all of your director generals and all your officials. Fortunately there was a little communication, because we knew we were going to cover some wide areas, but we have not seen enough of you, quite frankly. We have been involved in other things, but we hope to redress that.

**Mr. N. van Duyvendyk (Assistant Deputy Minister, Finance, Department of Transport):** Mr. Chairman, this particular write-off was occasioned by a request from the Department of Finance to the Treasury Board. The request to the Department of Finance originated in reality from an observation by the Auditor General, who had noted that these particular items still appeared as a memo entry on our records of the government. In reality they were not intended in any way, shape or form to either be repaid or to bear interest. Therefore, in his opinion, and concurred with by the Department of Finance and Treasury Board, they should be removed from the records to reflect the proper situation.

**Mr. Taylor:** I was just wondering, because we have heard a lot about the government saying to CNR and Air Canada: You are now going to operate as a corporation; you are going to make both ends meet; you are not going to be getting extra money from the pockets of the taxpayers any more. If we are forgiving \$19 million, is that not almost like giving the railway \$19 million of taxpayers' money?

**Mr. van Duyvendyk:** The conditions under which these particular moneys were obtained by these various corporations indicated at that particular time quite clearly that it was not the intent of the government to be repaid for those. They were simply being set up. . . or there were administrative measures to occur. Subsequent to that, whenever there was money to be given or loaned or whatever to Crown corporations, those particular rules you just referred to apply. The majority of these refer to older investments or arrangements made by the government of the day.

**Mr. Taylor:** I have a little difficulty following that. You mean to say that when the money was loaned by the government they did not expect CNR to repay it? If that is so, why did they charge an interest? Why did they not give it interest-free? This has already been justified to the people, that this money was loaned and they were going to pay an interest on it, because this money belongs to the

[Traduction]

dette de sorte que ce sont les contribuables qui devront combler la différence?

**Le président:** Dans le premier cas, il s'agit d'une remise de dette, monsieur Taylor, mais le paiement à VIA Rail est autre chose. Il s'agit de deux crédits différents. De toute façon, ils paraissent tous les deux au budget.

**M. Withers:** Merci, monsieur le président. Je demanderai à notre sous-ministre adjoint des Finances, M. van Duyvendyk, de répondre.

**Le président:** Je tiens à vous féliciter et à vous remercier, monsieur Withers, de vous être fait accompagner par la presque totalité de vos directeurs généraux et de vos collaborateurs. Heureusement, la communication a été bonne, parce que nous savions que nous allions aborder toutes sortes de sujets, mais franchement, nous ne nous sommes pas assez vus dernièrement. Nous avons été très occupés à d'autres choses, mais nous espérons corriger la situation.

**M. N. van Duyvendyk (sous-ministre adjoint, Finances, Ministère des Transports):** Monsieur le président, cette radiation découle d'une demande présentée au Conseil du Trésor par le ministère des Finances. En fait, le ministère des Finances a présenté cette demande après que le vérificateur général ait fait remarquer que ces écritures paraissaient toujours dans les comptes du gouvernement alors que ces emprunts ne devaient jamais être remboursés ou porter de l'intérêt. Par conséquent, à son avis, ainsi qu'à celui du ministère des Finances et du Conseil du Trésor, ils devaient être rayés des livres pour tenir compte de cette situation.

**M. Taylor:** Je me posais la question parce qu'on a beaucoup entendu dire que le gouvernement exigeait maintenant du CN et d'Air Canada qu'ils fonctionnent comme de vraies sociétés, qu'ils joignent les deux bouts sans compter sur l'argent des contribuables. Mais remettre 19 millions, n'est-ce pas céder 19 millions de dollars de l'argent des contribuables à cette société?

**M. van Duyvendyk:** Selon les conditions en vertu desquelles ces différentes sociétés ont obtenu cet argent, il était clair à l'époque que le gouvernement ne souhaitait pas être remboursé. Il s'agissait simplement d'une technicité administrative. Par la suite, lorsque de l'argent était donné ou prêté à une société de la Couronne, les règles dont vous venez de parler s'appliquaient. Toutefois, dans la majorité des cas, il s'agit d'anciens arrangements pris par le gouvernement de l'époque.

**M. Taylor:** J'ai un peu de difficulté à vous comprendre. Vous voulez dire que, lorsque le gouvernement a consenti ces prêts, il ne s'attendait pas à ce que le CN le rembourse? Dans ce cas, pourquoi a-t-il exigé de l'intérêt? Pourquoi ne les a-t-il pas consentis sans intérêt? On a déjà dit que l'argent prêté devait porter intérêt étant donné qu'il appartenait à la population. Mais si on ne s'attend

[Text]

people. But if now they are not even expecting it to be repaid, they are being Santa Claus with the people's money.

**Mr. van Duyvendyk:** I am afraid, Mr. Chairman, it is possibly not in my area of competence to answer this particular question, because it is possibly a policy matter of the government of the day, which I certainly cannot enter into.

• 1030

**The Chairman:** If I understand it, these matters like the St. Lawrence Seaway, I mean \$624 million, this is when the seaway was built and it was the money paid out then. I must say if it is a book-keeping matter... that is basically what you are saying here, is it not? And if it is a book-keeping matter, I must say I am surprised and do not understand why the books were not cleaned up earlier.

**Mr. Taylor:** Were all these sums of money given to start? The St. Lawrence Seaway, I understand they had to have money when they started the seaway. But the CNR has been in business for a long, long time. Is this \$19 million something that goes back to the beginning of the CNR? I would like to have some information. Maybe I am asking the wrong people, Mr. Chairman. Maybe it is the Minister of Finance who should be telling me this. I take it from you that you simply follow the directions of the Minister of Finance.

**Mr. van Duyvendyk:** The St. Lawrence Seaway, my notes here indicate that it goes back to 1977. In the CNR situation, it goes back to 1981. So there are a variety of decisions that were taken, most of them many years ago. They were kept on the books because of the rules of the day that the government was to record those particular loans, etc. However, when it became quite clear that the government had absolutely no intention whatsoever of following up on those loans or to charge interest, the Auditor General in one of his reports one or two years ago indicated that in his opinion these particular items should simply be removed from the records of the government because there was no intention whatever to deal with them. Therefore, they gave a false impression. And that is what we are doing here.

**Mr. Taylor:** I wish they would do that for one or two of my constituents who are in far worse financial condition than the CNR. However, that is a different point.

I think that is all I have at the present time. There are some other points I would like to pursue, but I think those are the main points at this time, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Cochrane.

**Mr. Cochrane:** A couple of questions first about the estimates: the Saint John Port Corporation, \$4 million in interest and \$37 million, I presume, in loans in the past. Did the Saint John Port Corporation make a contribution or does it own any part of the Saint John Harbour Bridge?

[Translation]

même plus à être remboursé maintenant, on joue au Père Noël avec l'argent des contribuables.

**M. van Duyvendyk:** Je crains de ne pouvoir répondre à cette question, monsieur le président, car il s'agit finalement d'une politique du gouvernement de l'époque, dont je pourrais difficilement discuter.

**Le président:** Si je comprends bien, il s'agit d'un montant versé au départ, comme les 624 millions de dollars lors de la construction de la voie maritime du Saint-Laurent. Je dois dire que s'il s'agit d'une question de comptabilité... c'est ce que vous dites n'est-ce pas? A ce moment-là, je dois dire que je suis étonné et que je ne comprends pas pourquoi les livres n'ont pas été corrigés plus tôt.

**M. Taylor:** S'agit-il dans tous les cas de sommes versées au moment de la mise sur pied de la société? Je comprends que cela ait été nécessaire dans le cas de la voie maritime, mais le CN existe depuis bien longtemps. Ce montant de 19 millions remonte-t-il à ses débuts? J'aimerais avoir des précisions. Je pose peut-être la question aux mauvaises personnes, monsieur le président. C'est peut-être le ministre des Finances qui peut me le dire. D'après ce que vous avez dit, vous suivez simplement les directives du ministre des Finances à cet égard.

**M. van Duyvendyk:** D'après les notes que j'ai ici, dans le cas de la voie maritime du Saint-Laurent, ce paiement remonte à 1977. Dans le cas du CN, à 1981. Il s'agit donc de différentes décisions qui ont été prises il y a des années. Ces montants ont été conservés dans les livres à cause des règles qui existaient à l'époque. Toutefois, lorsqu'il est devenu évident que le gouvernement n'avait absolument pas l'intention d'exiger le remboursement de ces prêts ou de l'intérêt dû, le vérificateur général a indiqué, dans un de ses rapports d'il y a un ou deux ans, qu'à son avis, ces montants devraient simplement être rayés des livres du gouvernement, étant donné qu'on ne ferait jamais rien à leur égard. Ils donnaient donc une impression fausse. C'est donc la correction que nous apportons ici.

**M. Taylor:** J'aimerais bien qu'ils fassent cela pour un ou deux de mes électeurs dont la situation financière est bien plus précaire que celle du CN. Toutefois, c'est un autre sujet.

C'est tout ce que j'ai à dire pour l'instant. J'aimerais aborder d'autres aspects, mais c'est l'essentiel de ce que je voulais dire, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Cochrane.

**M. Cochrane:** Tout d'abord, quelques questions au sujet du budget: la Société du port de Saint John, 4 millions de dollars en intérêt et 37 millions de dollars en prêts consentis dans le passé, je suppose. Cette société a-t-elle contribué au financement du pont du port de Saint John ou y a-t-elle un intérêt?

[Texte]

**Mr. M. Brennan** (Associate Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination, Department of Transport): My understanding is that it does not, Mr. Chairman.

**Mr. Cochrane:** I am just trying to think of... Because of the configuration of that bridge I presume it is conducive to activity in the harbour. But there would be no contribution then from Ports Canada at that time to the construction of that bridge.

**Mr. Brennan:** No. I understand that the loans in question in this particular item were related to various construction projects at the time. Of course, you will recall that for a port to achieve local port corporation status, it has to have two things associated with it. One is a local interest in managing it, the other one is a reasonably sound financial structure. What was proposed here was the restructuring of that debt, and forgiveness of several of old debts in line with what had been done in other ports to put the basis on a sound financial footing.

**Mr. Cochrane:** This would enable them to keep their rates competitive for the use of the harbour facilities, I presume.

**Mr. Brennan:** Essentially, yes.

**Mr. Cochrane:** Are cost recovery projects done by airports included in your estimates? For example, if the airport can identify a reconfiguration of the queueing area or the concession areas and so on, do you include that cost in your estimates? Or because it is cost-recoverable, does it not appear?

**Mr. Withers:** All our construction projects would appear in the estimates, Mr. Chairman. However, there is special treatment of airports in the revolving fund. I would call upon Mr. David McAree, the executive director of the Airports Authority Group, to explain how cost recovery is affected for our various programs, because there are different modalities here.

**Mr. D. McAree** (Executive Director, Airports Authority Group, Department of Transport): Our terminal buildings are to be cost-recovered. So when we implement a modification program to a ticket area in the terminal, for example, the rental rates for that particular area are adjusted.

As Mr. Ramsey Withers pointed out, all of our capital investments are shown in the main estimates, with the possible exception of some low-dollar-value items.

**Mr. Cochrane:** I have not gone through your main estimates to look for the one I was particularly looking for. But I notice on page 2, some of the projects must be assigned out of the national capital region, because under national capital you have Moncton Airport. It would save me a great deal of time if I did not have to fly all the way

[Traduction]

**M. M. Brennan** (sous-ministre adjoint associé, Politique et Coordination, ministère des Transports): Pour autant que je sache, non, monsieur le président.

**M. Cochrane:** Par son emplacement, je suppose que ce pont favorise les activités portuaires. Mais Ports Canada n'a aucunement contribué à la construction de ce pont.

**M. Brennan:** Non. Il semble que les prêts inscrits à ce poste se rapportent à différents projets de construction entrepris à l'époque. Évidemment, vous vous souviendrez que, pour atteindre le statut de société locale, un port devait remplir deux conditions. Premièrement, qu'un groupe local soit intéressé par la gestion de ce port et, deuxièmement, qu'il y ait une structure financière raisonnablement saine. On proposait donc ici de restructurer cette dette et de remettre plusieurs dettes anciennes pour assurer une base financière solide comme on l'a fait pour d'autres ports.

**M. Cochrane:** Cela devait leur permettre d'offrir des tarifs concurrentiels pour l'utilisation des installations portuaires, je suppose.

**M. Brennan:** Oui.

**M. Cochrane:** Les projets de récupération de coûts mis sur pied par les aéroports sont-ils inclus dans votre budget? Par exemple, si un aéroport peut identifier certains réaménagements, ces coûts sont-ils inclus dans votre budget? Ou ne sont-ils pas inscrits parce qu'il est possible de les récupérer?

**M. Withers:** Tous nos projets de construction sont inscrits dans le budget supplémentaire, monsieur le président. Toutefois, les aéroports sont traités différemment à cause du fonds renouvelable. Je demanderai à M. David McAree, directeur exécutif du Groupe de gestion des aéroports, d'expliquer comment fonctionne le recouvrement des coûts dans le cadre de nos différents programmes, parce qu'il y a des variations.

**M. D. McAree** (directeur exécutif, Groupe de gestion des aéroports, ministère des Transports): Les coûts relatifs aux bâtiments des aéroports doivent être recouvrés. Par conséquent, lorsqu'on entreprend un projet de réaménagement de la zone des billets dans une aérogare, par exemple, on rajuste les loyers en conséquence.

Comme M. Ramsey Withers l'a signalé, tous nos projets d'immobilisation figurent au budget des dépenses, sauf peut-être certains ayant une valeur minime.

**M. Cochrane:** Je n'ai pas passé en revue le budget des dépenses pour retrouver celui qui m'intéresse. Toutefois, je remarque parmi les projets de la région de la capitale nationale, à la page 2, un projet à l'aéroport de Moncton. J'économiserais beaucoup de temps si je ne devais pas me rendre dans ma circonscription en avion. Je ne

[Text]

to my constituency. I do not understand why it is there and the rest are all in their own regions.

**Mr. Withers:** I think I can answer that one, Mr. Chairman. The question relates to the Aviation Group as opposed to the Airports Authority Group. It shows three projects that are being undertaken, one of which is the replacement of the flight hangar in Moncton. That, sir, refers to our departmental hangar for the aircraft used in connection with our aviation program. The contracting allocation is out of the Aviation Group headquarters here in Ottawa.

**Mr. Cochrane:** So that is not a flight hangar used to rent out facilities to other companies and so on.

**Mr. Withers:** No, sir.

**Mr. Cochrane:** I presume the \$40,000 is some kind of an engineering study and you are looking at something first—or have you started and this is what you are short? How does it work?

**Mr. Withers:** Normally, sir, these amounts are project definition funds and contracts for consulting services at the start of the project to define the project and to conduct the project management. We do most of these construction projects in the private sector.

**Mr. Cochrane:** With regard to the difficulties that are ongoing right now—some of which I presume can be attributed to a breakdown in negotiations between employees and one of the airlines, and you were indicating the frequency of those kind of threats increase in situations such as currently exists—do you have any evidence that anyone is encouraging that kind of activity?

**Mr. Rodocanachi:** Sorry, sir, I missed it.

**Mr. Cochrane:** Do you have any evidence that anyone is encouraging people at this time to draw attention to airlines that are perhaps not complying with security regulations with regard to baggage checks, etc., or is this just happening spontaneously? Do you have any evidence to prove someone is encouraging that kind of activity?

**Mr. Rodocanachi:** We have some evidence that the union is encouraging its members to produce as many allegations as they can at this time on alleged security violations because they object to the security clearance program that is being imposed upon them.

**Mr. Cochrane:** So you are attributing it to that as opposed to a breakdown of negotiations between the national airline and the ground workers?

**Mr. Rodocanachi:** I cannot answer for all the background. The only information I have is that particular one. We do have some evidence of that particular reason.

**Mr. Cochrane:** Documented evidence that they are encouraging their members to make allegations that the airlines are not complying to safety regulations by the Government of Canada?

[Translation]

comprends pas pourquoi ce projet est inscrit sous cette rubrique alors que les autres sont tous dans leur propre région.

**M. Withers:** Je crois pouvoir répondre à cette question, monsieur le président. Cette rubrique concerne le Groupe de l'aviation plutôt que le Groupe de gestion des aéroports. Trois projets à réaliser y figurent, dont le remplacement du hangar pour les vols à Moncton. Il s'agit du hangar de notre ministère utilisé dans le cadre de notre programme d'aviation. C'est le Groupe de l'aviation situé ici, à Ottawa, qui s'occupe de ce contrat.

**M. Cochrane:** Il ne s'agit pas d'un hangar pouvant être loué à d'autres compagnies d'aviation, etc.

**M. Withers:** Non, monsieur.

**M. Cochrane:** Je suppose que ces 40,000\$ serviront aux études préliminaires—ou avez-vous déjà amorcé le projet, et c'est là le montant qui vous manque? Comment cela fonctionne-t-il?

**M. Withers:** Habituellement, monsieur, ces sommes sont consacrées aux services de consultants nécessaires pour la définition du projet et sa gestion. La plupart des projets de construction sont confiés au secteur privé.

**M. Cochrane:** En ce qui concerne les difficultés actuelles—dont certaines peuvent être attribuées, je suppose, à la rupture des négociations entre une compagnie aérienne et ses employés, et vous avez dit que ce type de menaces augmentaient dans ce genre de situation—avez-vous des indices montrant que quelqu'un encourage ce genre d'activités?

**M. Rodocanachi:** Excusez-moi, je n'ai pas entendu.

**M. Cochrane:** Avez-vous des indices montrant que quelqu'un encourage les gens à attirer l'attention sur les compagnies aériennes qui ne se conforment pas aux règlements de sécurité en ce qui a trait aux bagages, etc., ou est-ce simplement spontané? Avez-vous des indices qui vous permettent de croire que quelqu'un encourage ce genre de choses?

**M. Rodocanachi:** Nous avons certaines preuves que le syndicat encourage ses membres à signaler le plus grand nombre possible de présumées effractions à la sécurité, parce qu'ils s'opposent au programme de contrôles de sécurité qu'on leur impose.

**M. Cochrane:** Ce serait donc la raison, plutôt que la rupture des négociations entre la compagnie nationale et les travailleurs au sol?

**M. Rodocanachi:** Je ne peux rien écarter. Ce sont les seuls renseignements dont je dispose. C'est la seule raison pour laquelle nous ayons certaines preuves jusqu'à maintenant.

**M. Cochrane:** Des preuves qu'ils encouragent leurs membres à alléguer que les compagnies aériennes ne se conforment pas aux règlements de sécurité du gouvernement du Canada?

[Texte]

**Mr. Rodocanachi:** We have cited a document to members which tells them to bring to people's attention any alleged violation they can find on those kind of things at the present time. I believe that is related to the security clearance program, rather than the strike situation.

**Mr. Cochrane:** It would seem to me it would defeat their cause as opposed to promote it.

• 1040

On the particular area of security checks, I have some problems with where it is going and how far we are going on it. I understand there was a delay put into some parts of it for existing employees until December 14. Are credit checks one of the things being conducted by the government on behalf of the airlines for the employees?

**Mr. Rodocanachi:** Not on behalf of the airlines. As part of the security clearance process, the security policy of the Government of Canada requires that for a subversive check, a credit check must be included as well. There is nothing terribly draconian about it. It is a check with the credit bureau, which anybody can do by paying money to the credit bureau. I could find out your credit, frankly, by paying \$4, phoning up the credit bureau and asking them what your credit was like. This is really what it is: it is access to their computer to find out what the credit thing is. Some people do object to it. It is not provided to the employer. All the information is held in confidence within Transport Canada and is not given to the airport either. None of the criminal record and the subversive index check information is released to anybody else. It is covered by the Privacy Act. The information comes to us from CSIS. It is held in our files in Transport Canada. Nobody can have access to it except the Privacy Commissioner, who regularly audits our files to make sure we are handling it in a proper fashion.

**Mr. Cochrane:** Does the employee have an option to either give or deny permission to do this? Is there any place where they have given agreement, either individually or collectively?

**Mr. Rodocanachi:** Before the background check can be done on the employee, the employee must first of all sign a consent form that he consents to have his loyalty checked, his subversive check done, and the criminal index check. He signs the form before the system can start. Otherwise, it cannot be done.

**Mr. Cochrane:** What if he refuses?

**Mr. Rodocanachi:** He does not get a pass.

**Mr. Cochrane:** Therefore he does not have a job.

**Mr. Rodocanachi:** It could be. It could be that the employer will employ him somewhere else. All we deny him is a pass to the restricted area of the airport. Perhaps he can be employed outside the restricted areas of the airport. He cannot get into the restricted area of the airport.

[Traduction]

**M. Rodocanachi:** Nous avons fait mention d'un document qui incite les membres à attirer l'attention sur toute présumée effraction à la sécurité. Je pense que cette situation découle de l'imposition du programme de contrôles de sécurité plutôt que de la grève.

**M. Cochrane:** Il me semble que cela serait plutôt nuisible à leur cause.

J'ai certaines préoccupations quant à l'orientation et à la portée de ces contrôles de sécurité. Je crois que certains aspects ont été reportés au 14 décembre pour les employés actuels. Le gouvernement effectue-t-il également des contrôles de solvabilité pour le compte des compagnies aériennes?

**M. Rodocanachi:** Pas pour le compte des compagnies. Le programme de contrôles de sécurité du gouvernement du Canada exige qu'un contrôle des activités subversives comprennent un contrôle de solvabilité. Ce n'est pas une mesure draconienne. On vérifie simplement auprès de l'agence d'évaluation du crédit, et n'importe qui peut le faire en assumant les frais. Franchement, je pourrais vérifier l'état de vos finances en versant quatre dollars pour obtenir les renseignements de l'agence d'évaluation du crédit au téléphone. C'est tout ce dont il s'agit: un accès à leur ordinateur. Certaines personnes s'opposent à cela. Les renseignements ne sont pas fournis à l'employeur, ils sont détenus à titre confidentiel à Transports Canada et ne sont pas non plus remis à l'aéroport. Les renseignements sur le casier judiciaire et les activités subversives ne sont divulgués à personne. Ils sont visés par la Loi sur les renseignements personnels et nous viennent du SCRS. Ils sont versés dans nos dossiers à Transports Canada. Personne ne peut y avoir accès sauf le commissaire à la protection de la vie privée, qui vérifie périodiquement nos dossiers pour s'assurer que nous agissons dans les règles.

**M. Cochrane:** L'employé a-t-il le choix de donner ou refuser sa permission? A-t-il donné son accord quelque part, que ce soit individuellement ou collectivement?

**M. Rodocanachi:** Avant qu'on puisse effectuer ce contrôle de sécurité, l'employé doit signer une formule où il consent à ce qu'on vérifie sa loyauté, toute activité subversive et son casier judiciaire. Il signe la formule avant que toute mesure ne soit prise. Autrement, l'enquête ne peut pas être faite.

**M. Cochrane:** Qu'arrive-t-il s'il refuse?

**M. Rodocanachi:** Il n'obtient pas de laisser-passes.

**M. Cochrane:** Il n'obtient donc pas l'emploi.

**M. Rodocanachi:** Pas nécessairement. L'employeur pourrait peut-être l'employer ailleurs. Nous lui refusons simplement un laisser-passes pour la zone à accès limité de l'aéroport. Il pourrait peut-être travailler à l'extérieur de cette zone, mais il ne peut pas y avoir accès.

[Text]

**Mr. Cochrane:** Did you investigate the concept of grandfathering it? I have no problem with saying to new employees that it is a condition of employment. I guess I have a little problem with subjecting an employee who has been working for an airline for 22 or 23 years, and who presumably has been a good employee or they would have dismissed him, to this procedure. Did you look at the concept of grandfathering it?

**Mr. Rodocanachi:** We did look at it, sir. Various problems come with this. Where do you draw the line? Do you say that any employee who got his pass the day before the system came in is suddenly exempt for the rest of his life, or do you say it for an employee after five years? Then the employee under five years could complain. This is one factor that came into it. There are other factors as well.

It does nothing to investigate people who are already in the system who might be sleepers, if I could call them this. If we have a secure system, then we have to have security clearance before we issue passes. If we do not, then we virtually have a partially secure system.

**Mr. Cochrane:** Mr. Benjamin made a comment with regard to the current situation where the director of security for the airlines apparently had given a blanket approval or agreement that a certain individual was not a security risk and so on. It seems to me to be an interesting concept. I would think if there was a prime time for difficulty, it would be when a dispute was going on. How do you rationalize the fact that you are accepting their word for it in a difficult situation when you will not accept it in a regular, run-of-the-mill, routine situation?

**Mr. Benjamin:** It is a good question.

**Mr. Rodocanachi:** We are faced with a situation with a new clearance program coming in, and suddenly all the workers go on strike. The airline then, if we originally adhered to a clearance program, which takes a minimum of four weeks and is taking nearer eight weeks to get the clearance done, will face the situation whereby they could have nobody to come into the airport to take care of the safety and security of their equipment, to do routine maintenance and so on.

Therefore, in order to enable them to do this, and also to avoid any accusation that we were allowing scabs to come in, then we have given them, only while there is a strike in place and at this present time, the option of certifying one of their employees as being at least for one year employed by the company—i.e., nobody off the street. They certify that the employee has been with them for a year and is a reliable and trustworthy employee. We then grant that individual a temporary pass, so he or she can go into the airport to take care of the equipment or the hangar or whatever it is.

**Mr. Cochrane:** The logical thing is to assume that if this is the case under a difficult situation, why is it good

[Translation]

**M. Cochrane:** Avez-vous songé à accorder des droits acquis à cet égard? Je ne vois aucun inconvénient à ce que l'on dise aux nouveaux employés que c'est une condition d'emploi. Mais je trouve difficile de soumettre à cette procédure un employé qui travaille pour une compagnie aérienne depuis 22 ou 23 ans et qui a toujours été un bon employé car autrement il aurait été envoyé. Ne pourrait-on pas lui accorder des droits acquis?

**M. Rodocanachi:** Nous avons envisagé cette possibilité, monsieur, mais elle pose différents problèmes. Quelle sera la ligne de démarcation? Peut-on dire que tout employé ayant obtenu son laissez-passer le jour avant que le système soit mis en place est exempté pour le reste de sa vie ou doit-on exiger qu'un employé ait travaillé cinq ans? A ce moment-là, l'employé ayant travaillé moins longtemps se plaindrait. C'est un facteur qui est entré en ligne de compte. Il y en a d'autres.

Des exemptions ne permettraient pas de faire enquête sur des agents de subvention en sommeil, si vous me permettez l'expression. Pour avoir un système sûr, il faut effectuer une enquête de sécurité avant d'émettre les laissez-passer. Autrement, le système ne sera jamais tout à fait sûr.

**M. Cochrane:** M. Benjamin a mentionné plus tôt que le directeur de la sécurité de la compagnie aérienne avait supposément accepté d'attester qu'un certain employé ne posait aucun risque pour la sécurité, etc. Il me semble que c'est assez intéressant. J'aurais cru que le moment où il pourrait certainement y avoir le plus de difficultés c'est lors d'un conflit de travail. Comment pouvez-vous les croire sur parole dans une situation aussi difficile alors que vous ne le feriez pas en temps normal?

**M. Benjamin:** C'est une bonne question.

**M. Rodocanachi:** Les travailleurs déclenchent la grève au moment où nous voulons mettre en place un nouveau programme de sécurité. Si nous nous en tenions strictement aux règles, ce qui supposerait quatre à huit semaines pour réaliser l'enquête, la compagnie aérienne ne pourrait utiliser pendant ce temps aucun employé pour assurer la sécurité de son équipement, pour l'entretien de routine, etc.

Par conséquent, pour leur permettre de le faire, et pour éviter d'être accusé d'avoir recours à des briseurs de grève, nous les avons autorisés, seulement pour l'instant et pour cette grève, à accréditer un de leurs employés ayant travaillé pour eux depuis au moins un an, c'est-à-dire, pas n'importe qui. La compagnie certifie donc que cet employé travaille pour elle depuis un an et qu'il est digne de confiance. Nous accordons alors à cette personne un laissez-passer temporaire afin qu'il puisse pénétrer dans l'aéroport pour s'occuper de l'équipement ou du hangar, etc.

**M. Cochrane:** En toute logique, si c'est possible en situation difficile, pourquoi n'acceptons-nous pas

[Texte]

enough for the airline to say he has been here for one year or five years and therefore is fine?

• 1045

**Mr. Rodocanachi:** It is not the desired program. It is the fact that in a situation like this there was no other option. I am sure you are aware that 95% of the regular employees of the airline and the people who are on strike have never had a security clearance either because the program started on September 3.

Hopefully over the longer term we will get many more people cleared by the airline so that if a strike comes again they will have people who have been previously cleared. They can get a restricted area pass to move in there and take care of a strike situation. Obviously, that is not feasible with a brand-new program.

**Mr. Ouellet:** I have a bulletin that was issued on September 16 for Transport Canada employees. It states:

Security-induced checks will be conducted by the Canadian Security Intelligence Service on the individual and his or her spouse. Criminal record checks will be processed by the RCMP.

CSIS will make a security assessment of any record of activity or association with groups or persons revealed by these checks to determine if the individual might represent a potential danger to the security of civil aviation and the travelling public.

It is anticipated that clearance processing will take approximately four weeks.

Earlier you told us that you believed they just put the name of their spouses and then make spot checks with the list of so-called criminals. That is it. Literally, the reading of this clause means much more than a simple checking of the list. It looks as if CSIS is doing a thorough investigation on the guy and on his spouse. There seems to be an inconsistency there. I just want to point out that maybe you are thinking it is just a spot check that takes place. In reality, it is much more than this. Employees who have been working for years there and who had never any problems ask why they are subject to that type of investigation.

**Mr. Rodocanachi:** I can only emphasize again, Mr. Ouellet, that the subversive check on the spouse is purely a name check. It is done by CSIS because they are the only people who can do a subversive check.

Insofar as the spouse is concerned, the name is taken off a personal history form and checked against the list of known subversives to see if his or her name is on that list.

[Traduction]

simplement que la compagnie aérienne certifie que tel ou tel employé travaille pour elle depuis un an ou cinq ans?

**M. Rodocanachi:** Ce n'est pas là le programme souhaité. Dans une pareille situation, il n'y avait aucune autre option. Je suis certain que vous êtes au courant du fait que 95 p. 100 des employés réguliers de la ligne aérienne et les grévistes n'ont jamais eu de cote de sécurité non plus, car le programme a commencé le 3 septembre.

Nous espérons qu'à long terme la ligne aérienne procédera à la vérification d'un plus grand nombre de personnes, de sorte qu'en cas de nouvelles grèves, il y aura des gens déjà autorisés. Ces personnes pourront obtenir un laissez-passer pour pénétrer dans les endroits à accès restreint et s'occuper de la situation de grève. Cela n'est évidemment pas possible dans le cas d'un programme tout nouveau.

**M. Ouellet:** J'ai ici un bulletin émis le 16 septembre à l'intention des employés de Transports Canada. On peut y lire:

Que le Service canadien du renseignement de sécurité procédera à des vérifications de sécurité portant sur la personne en cause et son conjoint. La vérification du casier judiciaire sera assurée par la GRC.

Le SCRS procédera à une évaluation de sécurité en cas d'activités ou d'association avec des groupes ou des personnes révélés par ces vérifications, afin d'établir si la personne en cause pourrait représenter un danger éventuel pour la sécurité de l'aviation civile et des voyageurs.

On prévoit que cette opération prendra environ quatre semaines.

Tout à l'heure, vous nous avez dit que vous croyez qu'ils se contentent d'inscrire le nom du conjoint puis de faire des vérifications ponctuelles à l'aide de la liste des soi-disant criminels. C'est tout. Littéralement, la lecture de cette clause signifie beaucoup plus qu'une simple vérification de la liste. Il semble que le SCRS procède à une enquête approfondie sur la personne et son conjoint. Il semble y avoir une contradiction ici. Je vous souligne que vous pensez peut-être qu'il s'agit d'une vérification ponctuelle, alors qu'en réalité, c'est beaucoup plus. Des employés qui travaillent là depuis des années et qui n'ont jamais eu le moindre problème se demandent pourquoi ils sont soumis à une enquête de ce genre.

**M. Rodocanachi:** Je ne peux que souligner encore, monsieur Ouellet, que la vérification antisubversive du conjoint porte uniquement sur le nom. Elle est faite par le SCRS parce que c'est là le seul service qui puisse procéder à une vérification de ce genre.

Dans le cas du conjoint, le nom provient d'un formulaire d'antécédents personnels, et il est vérifié au moyen de la liste des personnes subversives connues. C'est

[Text]

That is the only check. There is no criminal check done on the spouse. There is nothing else done on the spouse.

**Mr. Ouellet:** It takes four weeks to do this?

**Mr. Rodocanachi:** No, not at all. We hoped the whole process would turn around in four weeks—not the spouse's clearance, but the individual's clearance. Unfortunately, it is taking longer. We are having problems now, but not because of one individual. We are having problems because CSIS cannot handle the volume. Every government department at the moment is screaming because security checks are being held up. Apparently CSIS cannot handle the volume.

**Mr. Cochrane:** I doubt that subversives or terrorists who come to Canada have a desire to marry airport employees. There are all kinds of ways to get close to an employee without being married to him or her.

Let us say that I slept with a terrorist three days a week and was influenced by that person to do something that was not right. How are you going to check? Are we running around checking out who is with whom and when?

**Mr. Rodocanachi:** Not at all, but on your clearance form you put down the name of your spouse—in your case, your wife. That is part of the routine when you fill out of the form. If you are sleeping around with somebody else, your wife may know but we do not know. We do not do a check on that. Presumably we do know who your spouse is, because you are required on your personal history form to give the name and address of your spouse. So we do a check on the spouse, but we do not do a check on the other women you are sleeping around with.

**Mr. Cochrane:** Do we pay for this?

• 1050

**The Chairman:** I am interested, Mr. Cochrane, in the grandfathering. Looking at the other situations where again increased security has been necessary because of changed circumstances, was there any grandfathering done?

**Mr. Rodocanachi:** In other countries?

**The Chairman:** Yes, in other countries.

**Mr. Rodocanachi:** Not to our knowledge, no.

**The Chairman:** Okay.

**Mr. Cochrane:** The other thing... the check is done and obviously there is a cost associated with this. Does Transport Canada pay the cost, or do we bill it back to the employer?

**Mr. Rodocanachi:** That is absorbed by the government.

**Mr. Cochrane:** Okay, and you have budgetary authority for that in your original estimates?

[Translation]

la seule vérification. On ne procède pas à la vérification criminelle du conjoint. Rien d'autre n'est fait dans le cas du conjoint.

**M. Ouellet:** Et cela prend quatre semaines?

**M. Rodocanachi:** Non, pas du tout. Nous avions espéré que toute l'opération prendrait quatre semaines—non pas la vérification du conjoint, mais celle de la personne en cause. Malheureusement, il faut plus longtemps. Nous avons actuellement des problèmes, mais ils ne sont pas causés par une seule personne. Nous avons des problèmes parce que le volume est trop important pour le SCRS. Tous les ministères se plaignent actuellement de la lenteur des vérifications de sécurité. Il semble que le volume soit trop important pour le SCRS.

**M. Cochrane:** Je doute que les agents subversifs ou les terroristes qui viennent au Canada désirent épouser des employés d'aéroports. Il y a toutes sortes de façons de s'approcher d'un employé sans l'épouser.

Supposons que je couche avec une terroriste trois jours par semaine et que je sois poussé par cette personne à faire quelque chose de mal. Comment allez-vous vérifier cela? Est-ce que nous allons voir qui se trouve avec qui et quand?

**M. Rodocanachi:** Pas du tout, mais sur le formulaire vous inscrivez le nom de votre conjointe—dans votre cas, celui de votre épouse. Cela fait partie de la routine quand vous remplissez le formulaire. Si vous couchez avec quelqu'un d'autre, votre femme le saura peut-être, mais pas nous. Nous ne vérifions pas cela. Nous savons vraisemblablement qui est votre épouse, car vous devez donner son nom et son adresse sur le formulaire des antécédents personnels. Nous faisons donc des vérifications pour votre femme, mais pas pour les autres femmes avec qui vous couchez.

**M. Cochrane:** Est-ce que nous payons pour cela?

**Le président:** Je m'intéresse, monsieur Cochrane, à la question des droits acquis. Dans les autres cas où l'évolution de la situation a entraîné une sécurité accrue, a-t-on reconnu les droits acquis?

**M. Rodocanachi:** Dans d'autres pays?

**Le président:** Oui, dans d'autres pays.

**M. Rodocanachi:** Pas à notre connaissance.

**Le président:** D'accord.

**M. Cochrane:** L'autre chose... La vérification se fait, et elle comporte manifestement des coûts. Est-ce que c'est Transports Canada qui paie les coûts, ou facturons-nous l'employeur?

**M. Rodocanachi:** Les coûts sont absorbés par le gouvernement.

**M. Cochrane:** D'accord, et vous avez une autorisation budgétaire à cette fin dans votre budget original?

[Texte]

**Mr. Rodocanachi:** We have always run a pass control office. There is no additional cost there. As for the additional cost to CSIS, for example, we had to provide a Treasury Board submission, or the Solicitor General did, to get additional PYs because of the additional load to this program. So three PYs were involved in the Solicitor General, and that went to a Treasury Board submission and was approved because of the additional load. As far as Transport Canada is concerned, we are allowed one additional PY because it is done by the same office that handles the security clearances for all Transport Canada employees anyhow.

**Mr. Cochrane:** Mr. Chairman, just a comment to you. We come here regularly and we meet and we look at Estimates and we look at budgets and we get to ask all kinds of questions and I have enjoyed the process today, but this is, I think, a fundamental change in how we do business and what we expect of employees who work at our airports. Presumably next it will be harbours and then it will be rail stations and God knows what else.

I am I guess a little offended as a committee member that this is all taking place without any opportunity for the committee to look into it, to satisfy ourselves that we are not abusing power we have, because there is an implied threat over someone's head because of their employment. I guess I would almost be tempted to make a motion that this stop until the committee has a chance to look at it, because to me this is the essence of our position here. It is fine to bring in numbers and razzle-dazzle us, and I would not have a clue about what most of it is, quite frankly, and if everyone else was being very frank, they probably do not either—except Mr. Benjamin, who has been here since the dollar was worth a nickel.

My concern is that here is this going on, and I am getting complaints from people and they are reacting. Security is motherhood and apple pie; you are crazy if you are not for it, because it is to protect Canadians. But at the same time there are some fundamental questions and issues, and the committee is involved in it almost because we bootlegged on the time when you are here with your estimates. I for one feel this should be put on hold until the committee has a chance to look at it and give advice to the Minister.

**The Chairman:** Well, Mr. Cochrane, I am glad you are here today, and I know that there were many activities in the province of New Brunswick this fall that sometimes occupied your attention—

**Mr. Cochrane:** I have a funny feeling that I am going to be as effective here as I was there.

**The Chairman:** No, I will not comment on your effectiveness there, because there were other factors.

**Mr. Cochrane:** The results speak for themselves.

[Traduction]

**M. Rodocanachi:** Nous avons toujours eu un bureau de vérification des laissez-passer. Il n'y a aucun coût additionnel pour cela. Quant aux coûts additionnels pour le SCRS, par exemple, nous avons dû présenter une demande au Conseil du Trésor, ou le solliciteur général l'a fait, afin d'obtenir des années-personnes supplémentaires en raison de la charge de travail accrue du programme. Il y avait trois années-personnes en cause chez le solliciteur général, et la demande au Conseil du Trésor a été approuvée en raison de la charge supplémentaire. En ce qui touche Transports Canada, nous avons droit à une année-personne supplémentaire, car cela relève du même bureau qui s'occupe des vérifications de sécurité pour tous les employés de Transports Canada.

**M. Cochrane:** Monsieur le président, j'aimerais vous faire une remarque. Nous nous réunissons régulièrement pour examiner les prévisions budgétaires et les budgets, nous posons toutes sortes de questions et j'ai pris plaisir au processus aujourd'hui; j'estime toutefois qu'il y a un changement fondamental de la façon dont nous fonctionnons et dans ce que nous attendons des employés qui travaillent dans nos aéroports. Ensuite, ce sera sans doute les ports, puis les gares et Dieu sait quoi.

Je suis un peu choqué, comme membre du Comité, que tout ceci ait lieu sans que le Comité ait l'occasion d'examiner cela, de s'assurer que nous n'abusons pas de nos pouvoirs, parce qu'il y a une menace implicite pour l'emploi des gens. J'aurais presque envie de proposer que l'on mette un terme à tout ceci tant que le Comité n'aura pas eu l'occasion d'y voir, car pour moi c'est là l'essence de notre position. C'est bien beau de présenter des chiffres et de nous étonner, et je n'aurais à vrai dire pas la moindre idée de ce qui se passe, et si tous les autres étaient francs, ils avoueraient que c'est probablement la même chose pour eux—à l'exception de M. Benjamin, qui est ici depuis l'époque où le dollar valait 5c.

Je reçois des plaintes; les gens réagissent. On ne peut pas être contre la sécurité, parce qu'il s'agit de protéger les Canadiens. Mais en même temps, ils se posent des questions fondamentales et pour s'en occuper le Comité a presque dû prendre du temps qui devrait être consacré au budget. Quant à moi, je crois que cette opération devrait être stoppée jusqu'à ce que le Comité ait l'occasion de l'examiner et de conseiller le ministre.

**Le président:** Eh bien, monsieur Cochrane, je suis heureux que vous soyez ici aujourd'hui, et je sais qu'il y a eu cette automne dans la province du Nouveau-Brunswick de nombreuses activités qui ont parfois occupé votre attention. . .

**M. Cochrane:** J'ai l'impression que je serai aussi efficace ici que là-bas.

**Le président:** Non, je ne parlerai pas de votre efficacité là-bas, car il y avait d'autres facteurs.

**M. Cochrane:** Les résultats parlent d'eux-mêmes.

[Text]

**The Chairman:** But you have always been very effective here, and quite frankly the committee has been... The last two times when we have been talking about the work agenda of the committee, certainly there have been discussions of the whole question of security. As you well know, about a year ago when we touched it for the first time—and talk about the department screaming with the problem now—the security checks... I know there was some nervousness in departments and with the Minister of Transport. We even had a couple of in camera hearings, I guess more than a year ago. I think your comments are very valid and I think can be more usefully discussed after we explore further other elements with the officials today and discuss that work agenda.

I must say we all certainly have been swamped with constituents who have been writing letters, if you have constituents around airports. I think it is a very valid point to consider.

**Mr. Benjamin:** Yes, I agree, Mr. Chairman. I would like to suggest that the committee seize the matter. I appreciate Mr. Cochrane's remarks. I think he is right on. This is worthy of a separate activity by the committee, to be done fairly soon.

I appreciate also that the whole area of security is very sensitive, and it will likely mean that if we were to hold hearings and meet with officials and meet with employees, meet with airlines and what not, a lot of it will have to be in camera, if we are going to get at what is happening.

Like you and like all of us, we have been flooded with letters, phone calls, verbal confrontations from employees, from unions, from people who are in management, who feel put upon and being put through a wringer on the one hand, while they claim on the other hand fast and loose operations by airlines on baggage-sequencing, for example. I think the committee should proceed to hold hearings on this.

• 1055

**The Chairman:** You all know from other meetings that the very third item I threw out as chairman is a work matter that was going to involve the committee in a very meaningful way, I felt, and I have felt for six months and longer: security screening programs for Canadian airports, etc. That was even before questions in the House about anything there.

Part of it was because of again the reality that constituents of all of us, and certainly mine, have been talking to us about it and communicating. I think it is a very good point. But I do not think we should take too much more time here.

Frankly, from what the officials have said today, I am glad they have been here, because some of the letters... Mr. Ouellet's letter helped to clarify the situation. I must say, I could not understand why the spouse was so involved. That was one of the reasons why I put this on

[Translation]

**Le président:** Mais vous avez toujours été très efficace ici, et vrai dire le Comité... Les deux dernières fois que nous avons parlé de l'ordre du jour du Comité, on a traité de toute la question de la sécurité. Et comme vous le savez, il y a environ un an, quand nous avons abordé cette question pour la première fois—et si vous pensez que les ministères se plaignent du problème maintenant—les vérifications de sécurité... Je sais qu'il y avait une certaine nervosité dans les ministères et chez le ministre des Transports. Nous avons même eu quelques audiences à huis clos, il y a plus d'un an je crois. Je trouve vos remarques très justes, et je crois que nous pourrions en discuter plus utilement après avoir étudié d'autres éléments avec les fonctionnaires.

Je dois dire que nous avons tous été inondés de lettres de nos commettants, en tout cas ceux d'entre nous qui ont des commettants près des aéroports. Je crois que c'est un point qui mérite d'être étudié.

**M. Benjamin:** Oui, je suis d'accord, monsieur le président. J'aimerais suggérer que le Comité se saisisse de cette question. J'apprécie les remarques de M. Cochrane. Je crois qu'il a tout à fait raison. Cela mérite de faire l'objet d'une activité distincte du Comité, et assez rapidement.

Je me rends également compte que toute cette question de la sécurité est très délicate, ce qui signifiera vraisemblablement que, si nous tenons des audiences et si nous rencontrons des fonctionnaires et des employés, des lignes aériennes, etc., nous devons souvent siéger à huis clos pour vraiment savoir ce qui se passe.

Comme vous et comme nous tous, nous avons été inondés de lettres, d'appels téléphoniques, d'intervention verbales des employés, des syndicats, des cadres qui se sentent, d'une part, soumis à la question, tandis que, d'autre part, ils soutiennent que les lignes aériennes fonctionnent à la va comme je te pousse, par exemple, en ce qui concerne les bagages. Je crois que le comité devrait tenir des audiences à ce sujet.

**Le président:** Vous savez tous d'après les réunions précédentes que le troisième point que j'ai mentionné à titre de président est une question qui devait selon moi impliquer le comité en profondeur, et il y a six mois ou plus que je pense ainsi: les programmes de sécurité pour les aéroports canadiens, etc. C'était même avant qu'il y ait des questions en Chambre à ce propos.

Cela tenait en partie au fait que nos commettants à tous, en tout cas les miens, nous en ont parlé et ont communiqué avec nous à ce sujet. Je crois que c'est un point très valable. Mais je ne crois pas que nous devrions prendre encore beaucoup de temps aujourd'hui.

À vrai dire, d'après ce que les fonctionnaires ont dit aujourd'hui, je suis très heureux de leur présence, car certaines des lettres... La lettre de M. Ouellet a aidé à préciser la situation. Je dois dire que je ne pouvais pas comprendre pourquoi le conjoint était impliqué. C'est un

## [Texte]

the agenda to discuss, for members to have it there, because I thought this was going way too far. After all, as Mr. Cochrane says. . . I do not know what nationality the character was, but he was someone in the Middle East. He involves a little Irish girl, and I guess she gets a little pregnant, and she takes not only her pregnancy but something else on the plane, or almost takes it on the plane. I do not know if they were married, but there are many ways. . .

You talk about your closet characters. We all know the great British secret service had more moles in it than are in a house with dry rot in a certain area. They were there after the great Oxford experience.

If you are going to set out to do something, you are going to do it. But then do you have to not contaminate, but irritate and upset the great mass of individuals who have been working in the system for so long? I think it is a very legitimate point, and I am glad we explored—

**Mr. Taylor:** On a point of information, can you get a little pregnant?

**The Chairman:** I understand why you have maintained your single status, Mr. Taylor, if you have asked the question, because in asking the question you have answered it.

Instead of exploring this "bookkeeping entry" . . . usually in supplementary estimates you are increasing the estimates or the debt, or both. Here we have \$1.3 billion that is supposed to be a book write-off to clean up some accounting procedures of the Auditor General. Evidently he pointed out three years ago. . . and we see it today, we are going to have a memo to all committees, and we will see if we can digest it and understand it then. I must say your questions, I frankly admit, as Mr. Cochrane alluded to, I fully do not understand. I think I know why it is here, but I do not understand why it is now. When you go down the supplementary estimates, other items increase the debt, yet you have \$1.3 billion sticking out there. It is in the same row, but it does not increase the debt.

They are going to give us a memo to find out. I must say this has been one of the more interesting explorations of estimates we have said for some time.

**Mr. Brennan:** Mr. Taylor asked about the \$119 million supplementary estimate for VIA Rail, and we had not addressed that question. It is essentially made up of four items, and the main reason for the increase is, of course, to keep the train service going as it was back in the summer. The four items that essentially make up this amount are increased charges from CN for operating over tracks, which VIA does, and those are charges the Canadian Transport Commission adjudicates. On that particular one, I am not sure about the actual split.

## [Traduction]

des motifs qui m'ont poussé à inscrire ce sujet à l'ordre du jour, car je croyais qu'on allait beaucoup trop loin. Après tout, comme dit M. Cochrane. . . Je ne connais pas la nationalité de ce personnage, mais il venait du Moyen-Orient. Il se lie avec une petite Irlandaise, qui devient un petit peu enceinte, et elle apporte non seulement sa grossesse, mais aussi quelque chose d'autre dans l'avion ou presque dans l'avion. Je ne sais s'ils étaient mariés, mais il y a beaucoup de façons. . .

Vous parlez des personnages secrets. Nous savons tous que le service secret britannique comptait un grand nombre de taupes, à la suite de la grande expérience d'Oxford.

S'il faut faire quelque chose, on le fait. Mais faut-il non pas contaminer, mais irriter et perturber le grand nombre de personnes qui travaillent depuis si longtemps dans le système? Je crois que c'est un point très valable, et je suis heureux que nous ayons étudié. . .

**M. Taylor:** Pour ma propre information, est-il possible d'être un peu enceinte?

**Le président:** Je comprends pourquoi vous êtes resté célibataire, monsieur Taylor, car en posant la question vous y avez répondu.

Au lieu d'étudier cette «inscription comptable» . . . d'ordinaire dans le budget supplémentaire on augmente les prévisions de dépenses ou la dette, ou les deux. Ici nous avons une somme de 1,3 milliard de dollars qui est censée être une inscription aux livres pour redresser des procédures comptables du vérificateur général. Évidemment, il a souligné il y a trois ans. . . et nous le voyons aujourd'hui, il y aura une note adressée à tous les comités, et nous verrons si nous pouvons alors la digérer et la comprendre. Je dois avouer bien franchement que je ne comprends pas pleinement vos questions, comme l'a dit M. Cochrane. Je crois savoir pourquoi cela se produit ici, mais non pourquoi cela se produit maintenant. Quand on parcourt le budget supplémentaire, d'autres articles augmentent la dette, et pourtant nous avons 1,3 milliard ici. Cette somme est dans la même rangée, mais elle n'augmente pas la dette.

On vous a donné une note pour expliquer cela. Je dois dire qu'il y a longtemps que nous n'avions pas eu une étude aussi intéressante du budget des dépenses.

**M. Brennan:** M. Taylor a demandé ce qu'il en était du budget de dépenses supplémentaires de 119 millions de dollars pour VIA Rail, et nous n'avons pas abordé cette question. Le budget comprend essentiellement quatre postes, et la principale raison de l'augmentation est naturellement de faire marcher le service ferroviaire comme pendant l'été. Les quatre articles qui constituent essentiellement cette somme sont une augmentation des frais exigés par le CN pour l'utilisation de ses voies par VIA Rail, et ce sont là des frais réglementés par la Commission canadienne des transports. Dans ce cas précis, je ne suis pas certain de la répartition.

[Text]

The second one was to make up for a decline in revenue for 1987. VIA has begun to lose traffic in the last year and a half or so. The reason for that, of course, is the decline in gasoline prices. More people have in fact gone back to cars again. To some extent there is also increased airline traffic in certain parts of the country.

• 1100

Some extra funding was required for increases in labour assistance claims. This is the transfer of people from CNCP into VIA, etc. The last one was the additional capital projects that VIA is undertaking. Those four items collectively make up the amount being requested for supplementary estimates.

**Mr. Benjamin:** Can you give us the breakdown?

**Mr. Brennan:** I will see if I can.

**Mr. Angus:** If not now, later on.

**Mr. Brennan:** Yes, all right. I think I will have to give it to you later. I have it somewhere.

**Mr. Benjamin:** In the estimates it says "VIA Rail operating requirements", yet you say the fourth item is for additional capital. In the explanation, it says it is all for operating requirements.

**Mr. Brennan:** I guess the wording is loose, but part of it is certainly the acquisition of some of the head-end conversions being done for the transcontinental equipment.

**The Chairman:** Mr. Taylor, you explore this, because it was your question. However, let us try to keep some order here. Are you satisfied, Mr. Taylor?

**Mr. Taylor:** Well, he is looking for some information.

**The Chairman:** Mr. Brennan, do you have that information in front of you right now?

**Mr. Brennan:** It might take me a minute, but I will get it.

**The Chairman:** Okay, you look for it. I am going to switch to Mr. Angus, but we will come back to it before we move around again. Mr. Angus, it is nice to see you.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman. It is good to finally be back at the Transport Committee meeting.

**The Chairman:** We had a great time while you were away; it was very productive.

**Mr. Angus:** Gentlemen, I wanted to continue to pursue the airport security issue. Let me first do it by following up on Mr. Cochrane's line of questioning. I will just ask you the basic question, which I think we have all been wondering about. Is there any evidence whatsoever to suggest that any security card holder—and I say it in that

[Translation]

Le second élément vise à compenser la baisse des recettes pour 1987. VIA a commencé à perdre du trafic il y a environ un an et demi. Cela tient évidemment à la baisse du prix de l'essence. La plupart des gens sont revenus à l'automobile. Il y aussi une certaine augmentation de la circulation aérienne dans certaines parties du pays.

Il fallait des fonds supplémentaires pour l'augmentation des demandes d'aide à la main-d'oeuvre. Il s'agit de la mutation d'employés de CNCP à VIA, etc. Le dernier article touche les projets d'immobilisations supplémentaires que VIA entreprend. Ces quatre articles constituent ensemble la somme demandée dans le budget des dépenses supplémentaire.

**M. Benjamin:** Pouvez-vous nous donner la ventilation?

**M. Brennan:** Je vais voir si je le peux.

**M. Angus:** Si ce n'est pas maintenant, au moins plus tard.

**M. Brennan:** Oui, d'accord. Je crois que je devrai vous donner cela plus tard. J'ai cela quelque part.

**M. Benjamin:** Dans le budget, on peut lire «VIA Rail—Besoins d'exploitation», pourtant vous dites que le quatrième poste vise des immobilisations supplémentaires. L'explication dit qu'il s'agit entièrement de besoins d'exploitation.

**M. Brennan:** Je crois que le texte est peu précis, mais une partie de cette somme porte sûrement sur certaines des conversions faites pour le matériel transcontinental.

**Le président:** Monsieur Taylor, à vous d'étudier ce sujet, car c'était votre question. Toutefois, il faudrait quand même un certain ordre. Êtes-vous satisfait, monsieur Taylor?

**M. Taylor:** Eh bien, il cherche certains renseignements.

**Le président:** Monsieur Brennan, avez-vous ces renseignements en main maintenant?

**M. Brennan:** Il me faudra peut-être une minute, mais je les trouverai.

**Le président:** D'accord, cherchez. Je vais donner la parole à M. Angus, mais nous y reviendrons avant de passer à quelqu'un d'autre. Monsieur Angus, c'est un plaisir de vous revoir.

**M. Angus:** Merci, monsieur le président. Il est bon de revenir enfin à une réunion du Comité des transports.

**Le président:** Nous avons eu beaucoup de plaisir en votre absence; c'était très productif.

**M. Angus:** Messieurs, j'aimerais continuer d'étudier la question de la sécurité des aéroports. Tout d'abord, je voudrais poursuivre dans la même veine que M. Cochrane. Je vais vous poser la question fondamentale, sur laquelle je crois que nous nous interrogeons tous. Y a-t-il certaines preuves qu'un détenteur d'une carte de

[Texte]

way as opposed to employee, because I think we have to recognize it is more than just employees of the government or employees of an airline who have access to the secure areas. I am thinking of owner-operators of small planes and their staff, etc.

Has there been any evidence whatsoever in Canada to indicate that any of the security threats that may have existed within Canadian air space or from Canadian air space to another country... of a security card holder being a security risk?

**Mr. Rodocanachi:** The short answer is yes, and I cannot give any more details than that.

**Mr. Angus:** Okay. That is good. You have recently established—I gather it is a new position, and correct me if I am wrong—a director airport security services. Is that a new position or is it just a filling of an existing position?

**Mr. Rodocanachi:** That is the filling of an existing position within the airport's group who implement the security measures required by the policy side of the security.

**Mr. Angus:** The individual who has been placed in that position has been placed for a period of two years. Is that correct?

**Mr. Rodocanachi:** I think you would have to ask Mr. McAree that. He usually works for the Airports Authority Group.

**Mr. McAree:** Yes, that is correct.

**Mr. McAree:** For how long was the last individual in that position?

**Mr. McAree:** I do not have the precise length of time, but it exceeded two years.

**Mr. Angus:** I understand that this position was not posted. In other words, there was not an advertisement per se, either internally or externally, for applicants to come forward to fill this position. Is that correct?

**Mr. McAree:** That is correct.

**Mr. Angus:** Why was that approach taken for what I would consider a very important position within airport security?

**Mr. McAree:** We approached it by doing an internal employee search to shortlist a number of candidates who we thought were qualified to do it. We were very anxious to have somebody who had local site experience, not just in security, but generally in the airport management business. Mr. Toombs from Thunder Bay Airport was successful.

• 1105

**Mr. Angus:** The job description I have indicates the security classification is top-secret. Three of the elements in the job description itself are very interesting. Let me read them to you. I would like you to indicate the

[Traduction]

sécurité—et j'emploie ce terme plutôt que celui d'employé, car je crois qu'il faut bien nous rendre compte que ce ne sont pas seulement les employés du gouvernement ou des lignes aériennes qui ont accès aux zones de sécurité. Je pense aux propriétaires exploitant de petits avions et à leurs employés, etc.

Y a-t-il quelque preuve que ce soit au Canada que certaines des menaces à la sécurité existant à l'intérieur de l'espace aérien canadien ou à partir de l'espace aérien canadien vers un autre pays... ait été le fait d'un détenteur de carte de sécurité?

**M. Rodocanachi:** En un mot comme en mille, oui. Et je ne peux vous donner d'autres détails.

**M. Angus:** D'accord. C'est bon. Vous avez récemment créé—je crois qu'il s'agit d'un nouveau poste, mais reprenez-moi si je me trompe—le poste de directeur des services de sécurité des aéroports. S'agit-il d'un nouveau poste, ou tout simplement de combler un poste existant?

**M. Rodocanachi:** Il s'agit de combler un poste existant pour s'occuper d'appliquer les mesures de sécurité rendues nécessaires par les politiques.

**M. Angus:** La personne nommée à ce poste l'a été pour deux ans. Est-ce exact?

**M. Rodocanachi:** C'est à M. McAree qu'il faudrait demander cela. Il travaille d'ordinaire pour le Groupe de gestion des aéroports.

**M. McAree:** Oui, c'est exact.

**M. Angus:** Combien de temps le dernier titulaire a-t-il détenu ce poste?

**M. McAree:** Je ne sais pas exactement, mais c'était plus de deux ans.

**M. Angus:** Si je ne me trompe, ce poste n'a pas été annoncé. En d'autres termes, il n'y a pas eu d'annonce comme telle, ni à l'intérieur ni à l'extérieur, demandant des candidats pour remplir ce poste. Est-ce exact?

**M. McAree:** C'est exact.

**M. Angus:** Pourquoi a-t-on choisi cette méthode pour un poste qui me semble très important en matière de sécurité des aéroports?

**M. McAree:** Nous avons procédé à une recherche interne parmi les employés pour établir une courte liste des candidats qui nous semblaient compétents. Nous tenions à avoir quelqu'un qui avait une expérience locale, non seulement en matière de sécurité, mais dans la gestion des aéroports. M. Toombs, de l'aéroport de Thunder Bay, a remporté le concours.

**M. Angus:** Selon la description de fonctions dont je dispose, la classification de sécurité est top secret. Trois des éléments de la description même sont très intéressants. Laissez-moi vous les lire. J'aimerais que vous me parliez à

*[Text]*

background of the individual who fills this position as they relate to him.

Specialized technical expertise in terms of related laws and regulations.

Specialized technical expertise in the design and application of complex security systems involving advanced electronic and mechanical equipment used and planning to support various operations at Canadian airports.

The work also requires a high degree of judgment and initiative in relation to the need for constant scrutiny and evaluation in light of the changing environment.

Please refer particularly to the first two: the technical expertise of laws and regulations and design application of complex security systems.

**Mr. McAree:** Mr. Toombs's educational background, as I recall, is in mechanical engineering. So from a technical point of view, we think he is imminently qualified to deal with the technical aspect of security but many other aspects of airport management as well. As far as I know, his experience in dealing with acts and regulations has been over a period of probably eight years as an airport manager in Transport Canada at more than one airport. I think he worked in the regional office of Transport in Vancouver. He was the airport manager at Port Hardy, British Columbia, and then the airport manager at Thunder Bay Airport.

**Mr. Angus:** All of those were small airports as opposed to major ones.

**Mr. McAree:** That is correct, if you consider Thunder Bay to be small.

**Mr. Angus:** Relative to Toronto.

**Mr. McAree:** Yes. We would hope, though, that we are in the process of training Mr. Toombs or giving him developmental opportunities through his assignment in Ottawa. I would like to stress that it is an assignment rather than an appointment to the security position. So in two years' time he will be available for deployment, perhaps to an airport like Toronto or Vancouver or Halifax.

**Mr. Angus:** Is it normal procedure within Transport Canada to place people into what I would again say is an extremely important position such as airport security as a training function? Is it not more appropriate to place in positions like that people who have a full level of expertise to do the job on a reasonably permanent basis as opposed to a quick hit for a couple of years to learn some more about the business? Is that not backwards? It is great to train people, there is no problem with that. It is good to train them in the security side but, given the concern that this committee has raised—even the Minister's statement—that safety and security would not be compromised, does it not seem ludicrous to use this

*[Translation]*

cet égard des antécédents de la personne qui occupe ce poste.

Connaissances techniques spécialisées des lois et des règlements connexes.

Connaissances techniques spécialisées de la conception et de la mise en oeuvre de systèmes complexes de sécurité impliquant des équipements électroniques et mécaniques de pointe utilisés à l'appui de diverses opérations dans les aéroports canadiens.

Le travail exige également un degré élevé de jugement et d'initiative en raison de la nécessité d'une évaluation et d'un examen constants à la lumière de l'évolution de l'environnement.

Veuillez s'il vous plaît parler surtout des deux premiers éléments, la connaissance technique des lois et des règlements ainsi que la conception et l'application de systèmes complexes de sécurité.

**M. McAree:** Si ma mémoire est fidèle, M. Toombs a une formation en génie mécanique. Sur le plan technique, nous croyons qu'il est éminemment qualifié pour s'occuper de l'aspect technique de la sécurité, et aussi de nombreux autres aspects de la gestion des aéroports. À ce que je sache, son expérience à l'égard des lois et des règlements couvre probablement une période de huit années à titre de directeur de plus d'un aéroport de Transports Canada. Je crois qu'il a travaillé au Bureau régional des transports de Vancouver. Il a été directeur de l'aéroport de Port Hardy, en Colombie-Britannique, puis de celui de Thunder Bay.

**M. Angus:** Il s'agissait dans chaque cas de petits aéroports et non d'aéroports importants.

**M. McAree:** C'est exact, si vous considérez que l'aéroport de Thunder Bay est un petit aéroport.

**M. Angus:** Par rapport à Toronto.

**M. McAree:** Oui. J'espère toutefois que nous sommes en train de former M. Toombs ou de lui donner l'occasion de se perfectionner en l'affectant à Ottawa. Je veux souligner qu'il s'agit d'une affectation plutôt que d'une nomination à ce poste de sécurité. Dans deux ans, il pourra être réaffecté, peut-être à un aéroport comme Toronto, Vancouver ou Halifax.

**M. Angus:** Est-ce là une procédure normale à Transports Canada de placer des gens dans un poste extrêmement important comme la sécurité des aéroports dans un but de formation? Ne serait-il pas mieux de confier de tels postes à des personnes qui ont toutes les connaissances nécessaires pour faire le travail d'une façon raisonnablement permanente, plutôt que d'y nommer quelqu'un pour quelques années dans le but de lui permettre de parfaire ses connaissances? N'est-ce pas fonctionner à l'envers? Il est bon de former des gens, cela ne fait aucun doute. Il est bon de les former en matière de sécurité, mais, compte tenu du fait que le Comité—et même le ministre dans sa déclaration—tient à ce que la

[Texte]

position as a training function as opposed to a primary line function?

**Mr. McAree:** The approach we have taken is that there are really two aspects to the position. One is a very large program management content and second is the very technical aspects of airport security. So he does have on his staff the technical expertise to keep him properly informed and guided in that area. He also has some technical expertise of his own, as I have pointed out. So there are those two aspects. We really needed somebody who could manage the program and give it the leadership it needs.

**Mr. Withers:** I think, Mr. Chairman, that in order to give a proper answer to Mr. Angus's question we have to go into other aspects of the departmental organization for security in regard to policy development, inspection, quality assurance and the like. I would ask Mr. Rodocanachi to explain that organization.

• 1110

**Mr. Rodocanachi:** Security policy, regulations, enforcement and inspections are done out of the central group, with which I am involved. Mr. McAree's group is in effect a mechanical function of implementing the security arrangements made. So for example the routine checking of the equipment and the day-to-day monitoring in the airport is done by people outside the airport systems. There is a manager of security who performs the mechanical function, the implementation of the program.

The major things, like getting the money for new X-ray equipment out of the system or getting the money for the new metal screening you see in airports, are largely a program function in getting the money out of the system and seeing it is put into the airports. Thus it is extremely valuable to have the knowledge of a foreign manager of the airports. He knows the day-to-day problems managers of the airports are faced with in putting those kind of programs in place. He does not make security policy. He does not make the regulations. He does not inspect the system.

**Mr. Angus:** Is it appropriate to use such a key mechanical position as a training ground as opposed to a primary line function?

**Mr. McAree:** The judgment we made was that we need to develop our people, to give them headquarters experience, for instance. In Mr. Toombs's case, he has not had that opportunity before. We thought he was eminently qualified to perform the job, and he will get this additional experience.

**Mr. Angus:** I understand the contract with Mr. Toombs provides for funding assistance to travel back and forth from Thunder Bay to Ottawa for the first year, but he is

[Traduction]

sécurité ne soit pas compromise, ne semble-t-il pas ridicule de faire de ce poste un poste de formation plutôt qu'une fonction hiérarchique primaire?

**M. McAree:** Selon nous, ce poste comporte en réalité deux volets, dont le premier est un élément très important de gestion de programme et le second, est l'aspect très technique de la sécurité des aéroports. Il compte parmi son personnel des gens ayant les connaissances techniques nécessaires pour le tenir bien au courant dans ce domaine. Il a également lui-même certaines connaissances techniques, comme je l'ai indiqué. Il y a donc ces deux volets. Il nous fallait quelqu'un qui puisse gérer le programme et y apporter le leadership nécessaire.

**M. Withers:** Je crois, monsieur le président, que, pour bien répondre à la question de M. Angus, il nous faut aborder d'autres aspects de l'organisation du Ministère en matière de sécurité en ce qui touche l'élaboration des politiques, l'inspection, l'assurance de la qualité et ainsi de suite. Je demanderais à M. Rodocanachi d'expliquer cette organisation.

**M. Rodocanachi:** Les politiques, les règlements, l'application et les inspections en matière de sécurité relèvent du groupe central, dont je fais partie. Le groupe de M. McAree joue en fait le rôle mécanique d'appliquer les dispositions prises en matière de sécurité. Ainsi, par exemple, les vérifications de routine de l'équipement et le contrôle quotidien de l'aéroport relèvent de gens qui sont à l'extérieur du système des aéroports. Il y a un directeur de la sécurité qui s'occupe de la fonction mécanique, de l'application du programme.

Les choses importantes, comme obtenir de l'argent pour un nouvel équipement de radiographie ou pour les nouveaux détecteurs de métal que l'on voit dans les aéroports sont en grande partie une fonction de programme; il s'agit d'obtenir de l'argent du système et de veiller à ce qu'il soit affecté aux aéroports. Il est donc extrêmement précieux de disposer des connaissances d'un gestionnaire étranger des aéroports. Il connaît les problèmes quotidiens auxquels font face les directeurs d'aéroports lorsqu'il s'agit d'appliquer des programmes de ce genre. Il n'établit pas les politiques de sécurité. Il ne rédige pas les règlements. Il n'inspecte pas le système.

**M. Angus:** Convient-il d'utiliser un poste mécanique aussi important comme terrain d'exercice plutôt que comme fonction hiérarchique primaire?

**M. McAree:** Nous avons jugé qu'il nous faut perfectionner nos gens, leur donner, par exemple, de l'expérience à l'administration centrale. M. Toombs n'avait pas eu cette occasion auparavant. Nous avons pensé qu'il était éminemment qualifié pour s'acquitter de cette tâche, et il en retirera une expérience supplémentaire.

**M. Angus:** Si je ne m'abuse, le contrat de M. Toombs prévoit une aide financière pour les déplacements entre Thunder Bay et Ottawa pendant la première année, mais

*[Text]*

required to relocate in the second year of a two-year posting. Does that mean he is guaranteed some further time in Ottawa, or at the end of the two years he may be posted elsewhere and have to go through the whole moving process again?

**Mr. McAree:** We rather hope he will stay in Ottawa longer than two years, although not necessarily in this position. There are other opportunities in our organization for him to pick up additional experience while he is here, and particularly if he stays longer than two years.

**Mr. Angus:** In terms of the manager's position at Thunder Bay Airport, is that position going to be posted or temporarily filled for two years?

**Mr. McAree:** I am not sure whether we have decided that yet.

**Mr. Angus:** Can you give us a quick update on the progress for the establishment of an upgraded terminal in Thunder Bay? The last time we talked you were reviewing the configuration inside, based on the new traffic, and you were hoping to have that done by the end of the summer. When are you going to Treasury Board for the money?

**Mr. McAree:** We have identified some of the constraints in the present building. I am not certain at this moment we have not actually programmed any major renovations or expansion of the building. We are convinced it needs some expansion, and will be looking at that. I can give you more detailed information later.

**Mr. Angus:** You or somebody else from Transport Canada who was here last spring clearly outlined you were going ahead; there was in fact a scheduled timing for going to Treasury Board for the money for an upgraded facility. The only thing holding it back was a re-examination of the internal people patterns because of the dramatic increase in hub traffic in the northwest, which was originating and ending in Thunder Bay.

**Mr. McAree:** It is the hubbing aspect of Thunder Bay Airport that is causing some of the constraints in the present structure. I am not aware the project has matured to the extent you are going.

**Mr. Angus:** Perhaps you can check into it and get back to me.

*[Translation]*

il doit déménager pendant la seconde année. Est-ce que cela signifie qu'on lui garantit qu'il restera encore un certain temps à Ottawa, ou pourrait-il être affecté ailleurs à la fin des deux années et devoir déménager de nouveau?

**M. McAree:** Nous espérons qu'il restera à Ottawa plus de deux ans, mais pas nécessairement dans ce poste. Notre organisation lui offre d'autres occasions d'acquérir une expérience supplémentaire pendant qu'il sera ici, surtout s'il reste plus que deux ans.

**M. Angus:** Quant au poste de directeur de l'aéroport de Thunder Bay, est-ce qu'il sera affiché ou comblé temporairement pendant deux ans?

**M. McAree:** Je ne sais pas si la décision a déjà été prise.

**M. Angus:** Pouvez-vous nous mettre rapidement à jour quant à l'amélioration de l'aérogare de Thunder Bay? La dernière fois que nous vous avons parlé, vous en étiez à étudier la configuration à l'intérieur, d'après le nouveau trafic, et vous espériez avoir fini pour la fin de l'été. Quand allez-vous demander les fonds au Conseil du Trésor?

**M. McAree:** Nous avons dégagé certaines des contraintes de l'immeuble actuel. Je ne suis pas certain que nous ayons effectivement prévu des rénovations majeures ou une expansion du bâtiment. Nous sommes convaincus qu'une certaine expansion est nécessaire, et nous allons examiner la situation. Je pourrai vous donner d'autres détails plus tard.

**M. Angus:** Vous-même, ou quelqu'un d'autre du ministère des Transports, avez clairement indiqué le printemps dernier que vous alliez aller de l'avant; en fait, un échéancier avait été établi pour la demande au Conseil du Trésor en vue d'une amélioration de l'aérogare. Tout ce qui empêchait d'aller de l'avant, c'était le réexamen de la circulation interne des gens en raison de l'augmentation dramatique du trafic dans le nord-ouest, à destination et en provenance de Thunder Bay.

**M. McAree:** C'est le fait que l'aéroport de Thunder Bay sert de plaque tournante qui entraîne certaines des contraintes de la structure actuelle. À ma connaissance, le projet n'a pas mûri à ce point.

**M. Angus:** Peut-être pourriez-vous vous renseigner et me répondre plus tard.

• 1115

**The Chairman:** The notice said from 9.30 a.m. to 1 p.m. We have all of these pretty impressive officials here from the department. I do not know who is running the department this morning, but I am not going to worry. Perhaps the Minister is there; I do not know. They are a pretty high-priced group.

What is the wish of the committee? I have had the clerk check and the room is available this afternoon. I have not checked with Mr. Withers on whether they were

**Le président:** L'avis disait de 9h30 à 13 heures. Nous avons ici tous ces fonctionnaires assez impressionnants du ministère. Je ne sais qui dirige le ministère ce matin, mais je ne vais pas m'en inquiéter. Peut-être le ministre est-il là; je n'en sais rien. Il s'agit d'un groupe assez dispendieux.

Quel est le désir du Comité? J'ai demandé au greffier de vérifier, et la salle est disponible cet après-midi. Je n'ai pas demandé à M. Withers s'ils prévoient peut-être rester

*[Texte]*

anticipating perhaps staying this afternoon. If we are going to come back at 3.30 p.m. with all the problems thereto in getting the quorum and getting going, etc., then we will knock off at 12.30 p.m. Otherwise, if there is not the desire to come back this afternoon and if we think we can complete this stage and then perhaps have a little discussion, then we will go to 1 p.m. The clerk has to make some moves.

**Mr. Ouellet:** I have just a few questions to ask, which certainly will be done this morning. It was not expected that we would continue in the afternoon.

**The Chairman:** No, not when we set this up.

**Mr. Ouellet:** Frankly I am committed to other things. I would much prefer that we deal with it this morning. I think Mr. Benjamin has a series of questions. As we have done in the past, when we submit the series of questions, we file them and they could be answered. He was in fact saying he would circulate his questions.

**The Chairman:** I think he is coming to it in his second round.

**Mr. Ouellet:** I think we should allow him to give it to the officials. As was done some months ago, when my colleague Mr. Dingwall put the series of questions, they were transmitted to the officials. All members of the committee received the written answers to these questions subsequently. I think it would save time for all of us if this could be done.

**Mr. Taylor:** I just thought I should let you know, Mr. Chairman, that because of the air strike and because of commitments I have in my constituency, I have to get to Toronto by bus in order to catch a line to Calgary to get there in time for a meeting. I could not be here this afternoon. I can be here right up until 1 p.m.

**The Chairman:** I am very glad. Mr. Benjamin, I know you have many questions; certainly you are going to be the main questioner. I think we should try to conclude by 1 p.m. We did not intend to have this go into the afternoon, but of course, certain things happened between the notice and the appearance today. This is not to say to Mr. Ouellet and Mr. Benjamin and others that I will not proceed on this issue at another time. This is to clarify for today's purposes, because the clerk is in a bad spot with having to find someone to replace her and all that type of hocus-pocus, I think we should knock off at 1 p.m. You are going to have the floor right from here on in, as soon as we stop this chit-chat.

**Mr. Benjamin:** We can sure try, and I will do my best.

**The Chairman:** There will not be a quorum this afternoon; I can tell you this in view of what has just been told here. I am not going to sit here and twiddle my thumbs and have these people twiddle their thumbs. Let

*[Traduction]*

cet après-midi. Si nous devons revenir à 15h30, avec tous les problèmes que cela entraîne, le quorum, le démarrage, etc., alors nous arrêterons à 12h30. Autrement, si nous ne désirons pas revenir cet après-midi et si nous croyons pouvoir en finir avec cette étape et peut-être passer à une petite discussion, alors nous continuerons jusqu'à 13 heures. Le greffier doit prendre certaines dispositions.

**M. Ouellet:** J'ai seulement quelques questions à poser, ce qui sera certainement terminé ce matin. Il n'était pas prévu de continuer cet après-midi.

**Le président:** Non, pas au moment où nous avons pris les dispositions.

**M. Ouellet:** À vrai dire, j'ai d'autres engagements. Je préférerais de beaucoup traiter de cela ce matin. Je crois que M. Benjamin a toute une série de questions. Comme nous l'avons déjà fait, lorsque nous présentons la série de questions, nous la déposons, et on peut y répondre. Il disait en fait qu'il distribuerait ses questions.

**Le président:** Je crois qu'il y vient dans la seconde ronde.

**M. Ouellet:** Je crois que nous devrions lui permettre de la remettre aux fonctionnaires. C'est ce qui a été fait il y a quelques mois; mon collègue, M. Dingwall, a présenté une série de questions qui a été transmise aux fonctionnaires. Tous les membres du Comité ont par la suite reçu les réponses écrites à ces questions. Je crois que cela épargnerait du temps à tout le monde.

**M. Taylor:** Je crois que je devrais vous informer, monsieur le président, qu'en raison de la grève aérienne et des engagements que j'ai pris dans ma circonscription, je dois me rendre à Toronto en autobus pour prendre un avion pour Calgary si je veux arriver à temps pour une réunion. Je ne pourrai pas être ici cet après-midi. Mais je peux rester jusqu'à 13 heures.

**Le président:** J'en suis très heureux. Monsieur Benjamin, je sais que vous avez beaucoup de questions; c'est vous qui serez le principal intervenant. Je crois que nous devrions essayer de finir pour 13 heures. Nous n'avions pas prévu continuer cet après-midi, mais bien sûr, il s'est passé certaines choses entre l'avis et la comparution d'aujourd'hui. Cela ne signifie pas, à l'intention de M. Ouellet et de M. Benjamin et de certains autres, que je ne continuerai pas sur cette question plus tard. Il s'agit de préciser pour aujourd'hui; la greffière étant en difficulté et devant trouver quelqu'un pour la remplacer, et tout cela, je crois que nous devrions terminer à 13 heures. Je vous donne la parole dorénavant, aussitôt que nous aurons terminé cette petite conversation.

**M. Benjamin:** En tout cas, nous pouvons essayer, je vais faire de mon mieux.

**Le président:** Il n'y aura pas quorum cet après-midi; je le sais, étant donné ce qu'on vient de dire ici. Je ne vais pas rester ici à me tourner les pouces et demander à ces gens de faire de même. Allons-y et essayons de finir.

*[Text]*

us get on to it and try to conclude it. Mr. Ouellet, you would like to be here tonight and tomorrow and I would be too, but you and I might just be by ourselves.

**Mr. Angus:** This would be awful.

**The Chairman:** I like you a lot, but I do not like you that much.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, this is our last chance on the estimates. There is another file that I have not even gotten to yet.

**The Chairman:** We can get them back with arrangements under the new rules regardless of estimates.

**Mr. Benjamin:** I think we have about 30 MPs here who are alternates to members of this committee as well.

**The Chairman:** We all know. Mr. Benjamin, let us not get into it.

**Mr. Benjamin:** I would suggest that we just see how well we progress and at 12.30 p.m. let us just take a reading on things.

**The Chairman:** This is what I am doing now. I have a reading. Let us get on with it and see where we are at 12.30 p.m.

**Mr. Ouellet:** I have received a copy of a letter that was sent to the Minister and to members of our committee where the St. Lawrence-Atlantic Grain Elevator Association is asking that the federal government immediately take the necessary step to extend the shipping season of the St. Lawrence Seaway beyond the announced closed date of December 17, 1987. Obviously the question could be asked of the Minister or the seaway authority, but have had any chance, sir, to look at this situation, and do you know whether or not it will be prolonged?

• 1120

**Mr. Withers:** Mr. Chairman, I cannot answer the honourable member's question today, but I can tell him that it is under consideration.

**Mr. Ouellet:** Is it under active consideration?

**Mr. Withers:** Yes, sir.

**Mr. Ouellet:** One other question I have to raise is in relation to our friend Mr. Fred Turner, who wrote to Mr. Benjamin and me some time ago about developments in the Northwest Territories. As you know, members of our committee heard Mr. Turner, are very sympathetic, and have tried to help him regain his operations. We felt he had been very severely punished for some technical mistakes that were made—a delay in complying with some of the regulations. What the members of the committee are looking at is not to try to find a culprit but, realizing that the severity of the penalty compared to the fault was of such magnitude, that something should be done to help Mr. Fred Turner be in a position to restart his company, Turn-Air Ltd. Is there any development in this regard?

*[Translation]*

Monsieur Ouellet, vous aimeriez être ici ce soir et demain, et moi aussi d'ailleurs, mais nous pourrions bien être tout seuls.

**M. Angus:** Cela serait terrible.

**Le président:** Je vous aime bien, mais pas à ce point.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, c'est notre dernière chance d'étudier le budget des dépenses. Il y a un autre dossier que je n'ai même pas encore abordé.

**Le président:** Nous pouvons les faire revenir en vertu des nouvelles règles, qu'il s'agisse ou non du budget des dépenses.

**M. Benjamin:** Je crois qu'il y a environ 30 députés qui sont des substituts des membres du Comité.

**Le président:** Nous savons tous cela. Monsieur Benjamin, n'entrons pas dans cette discussion.

**M. Benjamin:** Je suggérerais de voir où nous en serons et de faire le point à 12h30.

**Le président:** C'est ce que je fais maintenant. J'ai fait le point. Continuons et nous verrons où nous en serons à 12h30.

**M. Ouellet:** J'ai reçu copie d'une lettre envoyée au ministre et aux membres du Comité et dans laquelle la St. Lawrence-Atlantic Grain Elevator Association demande que le gouvernement fédéral prenne immédiatement les mesures nécessaires pour prolonger la saison de navigation de la voie maritime du Saint-Laurent après la date de fermeture annoncé, soit le 17 décembre 1987. Bien sûr, la question pourrait être posée au ministre ou à l'administration de la voie maritime, mais avez-vous eu, monsieur, l'occasion d'étudier cette situation, et savez-vous si la saison sera prolongée?

**M. Withers:** Monsieur le président, je ne peux répondre aujourd'hui à la question du député, mais je peux lui dire que le sujet est à l'étude.

**M. Ouellet:** S'agit-il d'une étude active?

**M. Withers:** Oui, monsieur.

**M. Ouellet:** L'autre question que je dois poser concerne notre ami, M. Fred Turner, qui nous a écrit, à M. Benjamin et à moi, il y a un certain temps, à propos d'événements survenus dans les Territoires du Nord-Ouest. Comme vous le savez, les membres du Comité ont entendu M. Turner, lui sont très favorables et ont tenté de l'aider à reprendre son exploitation. Nous étions d'avis qu'il a été très gravement puni pour certaines erreurs techniques qu'il a faites... le retard apporté à se conformer à certains règlements. Les membres du Comité ne cherchent pas un coupable, mais étant donné la sévérité de la sanction en comparaison de la faute, ils voudraient faire quelque chose pour aider M. Fred Turner à être en mesure de relancer son entreprise, Turn-Air Ltd.

[Texte]

Has the department done anything to try to help this gentleman with his problem?

**Mr. Withers:** Mr. Claude LaFrance, *sous-ministre adjoint, aviation*, will answer your question, Mr. Ouellet.

**M. Claude LaFrance** (*sous-ministre adjoint, Aviation, ministère des Transports*): Il y a plusieurs années, M. Turner a perdu son certificat d'exploitation à la suite d'une longue liste. . .

**The Chairman:** Just answer the question. We have been through all this. The question was has anything been done? We know there were proceedings and there were certain offers and counter-offers, so let us not go back, let us just answer the question.

**Mr. LaFrance:** Mr. Chairman, we are waiting for Mr. Turner to make a submission for an operating certificate, and we will evaluate his proposal if he presents it.

**Mr. Ouellet:** I understand that at one point there was to be a court case. Obviously the government is in a much stronger position to plead a case and pay the fees of a lawyer than a single individual who has a small company and who in fact is in difficulty. Although everybody is equal before the courts, there is a tendency to believe richer people are more equal than others.

Certainly a long court case involving Mr. Turner versus the Government of Canada is really not a fair way to deal with this situation. As I recall, there was some effort to arrive at an *ex gratia* payment. Is this under consideration, or has it been totally forgotten? Is there a possibility of offering an *ex gratia* payment to Mr. Turner?

• 1125

**Mr. LaFrance:** Mr. Chairman, an *ex gratia* payment was offered at one time. I cannot tell you right at this time whether it has been accepted or not. But that would deal with the events that have already occurred and not with the possibility of a new operating certificate. In other words, he would be challenging the previous decisions and I understand he still is.

**Mr. Ouellet:** The *ex gratia* payment was of such a small amount that the members of the committee, when we looked at it, thought it had to be of a more substantial nature, although we—

**The Chairman:** I think the evidence is pretty clear from the questions, Mr. Ouellet, that there has been no change in the situation as far as you can tell this committee, from the last time of the exchanges between Mr. Turner and the department on that matter.

**Mr. LaFrance:** Exactly. Yes, sir—no change.

**Mr. Ouellet:** All right. Thank you very much. I must say for the record that I think it is regrettable, but so be it.

[Traduction]

Y a-t-il du nouveau à cet égard? Est-ce que le ministère a fait quelque chose pour aider ce monsieur à résoudre son problème?

**M. Withers:** Monsieur Ouellet, c'est M. Claude LaFrance, *sous-ministre adjoint, aviation*, qui répondra à votre question.

**Mr. Claude LaFrance** (*Assistant Deputy Minister, Aviation, Department of Transport*): Several years ago, Mr. Turner lost his operating certificate following a long list. . .

**Le président:** Contentez-vous de répondre à la question. Nous avons déjà entendu tout cela. La question était: est-ce qu'il y a du nouveau? Nous savons qu'il y a eu des procédures, des offres et des contre-offres, inutile d'y revenir; contentez-vous de répondre à la question.

**M. LaFrance:** Monsieur le président, nous attendons que M. Turner demande un certificat d'exploitation, auquel cas nous évaluerons sa proposition.

**M. Ouellet:** Si je ne m'abuse, il devait y avoir des poursuites judiciaires. Évidemment, le gouvernement est beaucoup mieux placé pour plaider une cause et payer les honoraires d'un avocat qu'un particulier propriétaire d'une petite entreprise et qui est, en fait, en difficulté. Bien que chacun soit égal devant les tribunaux, on a tendance à croire que les riches sont plus égaux que les autres.

En tout cas, de longues procédures judiciaires entre M. Turner et le gouvernement du Canada ne constituent pas une façon juste de régler cette situation. Si ma mémoire est fidèle, on a tenté d'en arriver à un versement à titre gracieux. Est-ce que cela est toujours à l'étude, ou a-t-on totalement oublié? Est-il possible d'offrir un paiement à titre gracieux à M. Turner?

**M. LaFrance:** Monsieur le président, on a déjà offert un paiement à titre gracieux. Je ne saurais vous dire s'il a été accepté. Mais cela porterait sur les événements passés, et non sur la possibilité d'un nouveau certificat d'exploitation. En d'autres termes, il contesterait les décisions antérieures, et je crois savoir qu'il le fait toujours.

**M. Ouellet:** Le paiement à titre gracieux était si minime que les membres du comité ont jugé, en l'examinant, qu'il devait être plus substantiel, bien que. . .

**Le président:** Je crois que les questions montrent bien, monsieur Ouellet, que la situation n'a pas évolué, dans la mesure où vous pouvez le dire au Comité, depuis les derniers échanges entre M. Turner et le ministère à cet égard.

**M. LaFrance:** Parfaitement. Oui, monsieur, il n'y a aucun changement.

**M. Ouellet:** D'accord. Merci beaucoup. Je tiens à dire que c'est regrettable, mais tant pis.

[Text]

If you will permit me, I would like to put another question that deals with the subsidies given to VIA Rail. We were to allow the time to look at the document and try to see the breakdown. Are you now in a position to give us the answer? I am very much interested to know whether or not VIA Rail will get this money to purchase new equipment, or is it to sustain their operating requirement, which is a heavily subsidized operation?

**Mr. Brennan:** Mr. Chairman, the additional money breaks down approximately as follows: \$9 million for the labour adjustment program, which I mentioned earlier; about \$10 million for additional capital expenditures—

**Mr. Ouellet:** Which is what?

**Mr. Brennan:** It is a combination of things. It is related to locomotive charges, plus the beginning of the modernization of some of the equipment which we spoke of and a little bit to do with equipment required for repair shops. I do not have the precise breakdown of that but we can obtain this for you.

There is approximately \$19 million of additional charges which had been adjudicated by the CTC as required of VIA to pay for running costs over other railway tracks. The remainder of it, which would add up to around \$75 million, is for operating expenses. In other words, the actual running of the trains and the picking up of the additional deficit. So that will bring the vote for VIA for this year up to approximately \$619 million.

**Mr. Benjamin:** Just to follow a supplementary of Mr. Ouellet's, \$10 million additional capital, it is all for capital, is it? None of it is for operating.

**Mr. Brennan:** There is capital both in the original estimate for VIA and in the supplementary. As I was saying, it is made up of several components which I just outlined a minute ago.

**Mr. Benjamin:** I have one or two questions, Mr. Withers. I will make copies available, Mr. Chairman, to other members of the committee, but I have a form here that says "Baggage Check—Sequence Discrepancies, CAW/TCA". I take it that is a form the union has done of its own volition to ask their members to report on baggage sequence discrepancies. Am I correct that this is done entirely by the union of its own volition? It is not a requirement of the department or the airlines, is that right?

**Mr. Rodocanachi:** Mr. Chairman, I have no knowledge of this particular form. There is a requirement for the airline to comply with the baggage sequencing and they have their own records for doing this. Whether or not the union does one in addition, I have no knowledge.

[Translation]

Si vous me le permettez, j'aimerais poser une autre question traitant des subventions données à VIA Rail. Nous vous avons laissé le temps d'examiner le document pour tenter de trouver la ventilation. Êtes-vous maintenant en mesure de nous donner la réponse? Je tiens beaucoup à savoir si VIA Rail recevra cet argent pour acheter du matériel neuf, ou si cet argent est destiné uniquement aux besoins d'exploitation, qui sont fortement subventionnés.

**M. Brennan:** Monsieur le président, les sommes supplémentaires se répartissent à peu près comme suit: 9 millions de dollars pour le programme d'aide à la main-d'oeuvre dont j'ai parlé tout à l'heure, environ 10 millions pour de nouvelles dépenses d'immobilisations. . .

**M. Ouellet:** De quoi s'agit-il?

**M. Brennan:** Il s'agit de plusieurs choses. Il y a les frais de locomotive, plus le début de la modernisation d'une partie de l'équipement dont nous avons parlé et, dans une mesure restreinte, du matériel nécessaire pour les ateliers de réparation. Je n'ai pas la ventilation exacte, mais nous pourrions vous la communiquer plus tard.

Il y a environ 19 millions de dollars de frais supplémentaires adjugés par la CCT et que VIA doit verser pour payer le coût d'utilisation d'autres voies ferrées. Le reste, qui se chiffre à environ 75 millions, est destiné aux frais d'exploitation, en d'autres termes, l'exploitation même des trains et le déficit supplémentaire. Ceci portera le crédit de VIA cette année à environ 619 millions de dollars.

**M. Benjamin:** Comme question supplémentaire à celle de M. Ouellet, 10 millions pour de nouvelles immobilisations—il s'agit bien d'immobilisations, n'est-ce pas? Rien de cela n'est destiné à l'exploitation.

**M. Brennan:** Il s'agit de dépenses d'immobilisations tant dans le budget original de VIA que dans le budget supplémentaire. Comme je le disais, il y a plusieurs composantes, que j'ai énumérées à l'instant.

**M. Benjamin:** Monsieur Withers, j'aurais une ou deux questions. J'en remettrai des copies, monsieur le président, aux autres membres du Comité; j'ai ici une formule intitulée «Baggage Check—Sequence Discrepancies, CAW/TCA». Si je comprends bien, c'est un formulaire que le syndicat a préparé de lui-même pour demander à ses membres de faire rapport sur les erreurs qui peuvent se produire lorsqu'on fait suivre les bagages. Ai-je raison de dire qu'il s'agit là d'une initiative du syndicat? Cela n'a été exigé ni par le ministère ni par les compagnies d'aviation, est-ce exact?

**M. Rodocanachi:** Monsieur le président, je ne connais pas cette formule particulière. La compagnie d'aviation doit suivre la méthode prescrite lorsqu'il s'agit de faire suivre les bagages, et chaque compagnie possède ses propres dossiers à cet égard. Je ne sais pas si le syndicat tient aussi des dossiers à ce sujet.

[Texte]

**Mr. Benjamin:** I see. In any case, then this is obviously just something the union is doing on its own. It is not anything that the department has requested them to do.

**Mr. Rodocanachi:** No.

**Mr. Benjamin:** To your knowledge, have any of these reports they have made been turned over to the department yet?

**Mr. Rodocanachi:** To my knowledge, no.

**Mr. Benjamin:** Okay. I will make some other inquiries on that. Gentlemen, I just wanted to close on the security matters, because there will be other occasions in which it will be undoubtedly raised.

I just wanted to tell you this committee went to the airports at Heathrow, Schiphol and Amsterdam, Frankfurt, Paris, and Lyons. Certainly for all four of the major airports we went to, all the airport security, baggage checks and everything else is entirely in the hands of the airport authority or the government. Usually I think it is all airport authorities, and the airlines themselves are not involved other than carrying out instructions of those security personnel. These personnel are all employees of the airport authority, not the airline. They also use local and regional or state police in conjunction with the employees of the airport authority. Now that is the opposite to what is being done here.

Quite frankly, I am confident the reputable and long-established airlines of any significant size will do their utmost to carry out these security checks. But with the pressures they are under to cut costs and what not, how close an inspection do you people carry out on the airlines themselves as to their requirements?

Between June and August of this year, only three recorded instances were found where bags were actually moved from flights with sequencing problems, and at one of these an MOT inspector was present. This is out of a letter I have sent to the Minister, which I hope you have a copy of by now. By the way, I will make copies of this letter and the discrepancies list, and I will give them to the clerk for distribution.

I would hate to have an Arrow airline—somebody with a reputation like that—being left in charge, at their discretion, of baggage sequencing or any other security matter.

If anything happens, the department and the government are going to get blamed in any case, no matter who is in charge of airport security and the checking of baggage and so on. The final responsibility rests with you people. If for no other reason than to protect yourselves, how much enforcement do you do of the airlines? Whether the dozen or so allegations I have listed are founded or unfounded, how can you require,

[Traduction]

**M. Benjamin:** Je comprends. Quoi qu'il en soit, il s'agit manifestement là d'une initiative du syndicat. Le ministère ne lui a pas demandé de le faire.

**M. Rodocanachi:** Non.

**M. Benjamin:** D'après vous, le syndicat a-t-il commencé à faire parvenir ces rapports au ministère?

**M. Rodocanachi:** Pas que je sache.

**M. Benjamin:** D'accord. Je vais me renseigner davantage à ce sujet. Messieurs, je voulais tout simplement terminer ici mes questions sur la sécurité, car je sais qu'il y aura sans doute d'autres occasions de les poser.

Je vous signale que les membres du Comité sont allés aux aéroports de Heathrow, Schiphol et Amsterdam, Francfort, Paris et Lyon. Dans le cas des quatre grands aéroports où nous nous sommes rendus, tout ce qui relève de la sécurité de l'aéroport, de la vérification des bagages et de tout le reste est entièrement entre les mains des autorités aéroportuaires ou du gouvernement. Je pense que, d'habitude, tout relève des autorités aéroportuaires; les compagnies d'aviation elles-mêmes ne font rien d'autre que d'appliquer les instructions de ce personnel de la sécurité. Tout ce personnel travaille pour les autorités aéroportuaires, et non pour les compagnies d'aviation. On fait aussi appel à la police locale, régionale ou nationale, conjointement avec les employés des autorités aéroportuaires. C'est tout le contraire de ce qui se fait ici.

Je le dis en toute franchise: je suis sûr que les compagnies d'aviation sérieuses et bien établies, quelle que soit leur taille, font de leur mieux pour effectuer ces vérifications relatives à la sécurité. Mais, soumises qu'elles sont à toutes sortes de pressions pour réduire leurs coûts, par exemple, faites-vous vous-mêmes une inspection stricte au sujet de leurs besoins?

Entre juin et août de cette année, il n'y a eu que trois cas confirmés où des bagages ont été effectivement retirés des vols à cause d'irrégularités du suivi, et dans un de ces cas, un inspecteur du ministère des Transports était présent. Je tire ce renseignement d'une lettre que j'ai adressée au ministre et dont j'espère que vous possédez maintenant un exemplaire. Je signale, en passant, que je ferai faire des copies de cette lettre et de la liste des cas d'irrégularités et que je les remettrai au greffier pour qu'il les distribue.

Je n'aimerais pas que la compagnie d'aviation Arrow—ou une autre ayant une réputation semblable—soit responsable d'assurer à sa guise le suivi des bagages ou toute autre question de sécurité.

Si quelque chose se produit, c'est le ministère et le gouvernement qui en seront accusés de toute façon, quels que soient les responsables de la sécurité des aéroports, de la vérification des bagages, et le reste. C'est vous qui êtes les vrais responsables en fin de compte. Ne serait-ce que pour vous protéger, dans quelle mesure surveillez-vous l'activité des compagnies d'aviation? Quoi qu'il en soit de la douzaine d'allégations que j'ai soumises, qu'elles soient

[Text]

how can you watch all of the airlines? What are there, 24 operating in and out of Toronto? Maybe a dozen of them do this for the smaller airlines.

• 1135

How the devil can you have a reasonable degree of certainty that they are actually carrying out the policy of the the department on the whole matter of baggage sequencing, passengers' boarding, hand luggage and everything else? The employees are underpaid and undertrained in some of these security companies. The airlines are endeavouring to get by on the cheap. They call for tenders. The airline committee at Pearson International Airport takes the lowest bid. It seems to be a mediocre operation at best, and I think it is not very good risk management.

Are you not at least seriously looking into the department's taking over all these responsibilities, then billing the airlines for the cost in proportion to the number of flights, number of passengers, or pieces of luggage, or whatever? It is a break-even operation, a cost recovery. Is that not the better route to go? All of the committee was very impressed with what we found at these airports in Europe.

**Mr. Rodocanachi:** I think, Mr. Chairman, there are a host of questions in there, so I will try to touch on some of them. First of all, I might say the vast majority of the European countries in effect have nationalized airlines. I attend as an observer each year the European Civil Aviation Conference, which is supposed to be made up of government officials dealing with the security of airlines. The majority of the European countries in fact have one of their national airline representatives there, because they really are part of the government. In the case of the United Kingdom, the British Airways authority you mentioned is a separate corporation operating that way.

Turning to the situation in Canada, we do have inspectors in the system in six regions. In the major international airports, we are now achieving a situation of having resident inspectors constantly checking on the airlines. If we find infractions, we have a system of compliance starting off in a very minor case with a verbal warning, then a written warning, going up through fines to an extreme case where we can remove an operating licence. Each airline is required to table before it is allowed to operate its proposed security program to ensure it meets our security requirements and is certified before going into force.

We monitor those screening positions you mentioned, which are operated, as you quite rightly say, on behalf of

[Translation]

fondées ou non, comment pouvez-vous surveiller toutes les compagnies? N'y en a-t-il pas 24, environ, qui exercent leur activité à Toronto? Il y en a peut-être une douzaine qui font ce travail pour les petites compagnies.

Comment diable pouvez-vous être à peu près certain que ces compagnies appliquent la politique du ministère sur le suivi des bagages, l'embarquement des passagers, les bagages à main, et tout le reste? Dans certaines des sociétés de sécurité, les employés sont mal payés et mal formés. Les compagnies d'aviation essaient de s'en tirer à bon marché. Elles font des appels d'offres. Le comité des compagnies d'aviation, à l'Aéroport international Pearson, retient la soumission la plus basse. Dans la meilleure hypothèse, c'est une bien mauvaise façon de procéder, et je pense que c'est mal gérer les risques.

N'avez-vous pas envisagé du moins que le ministère assume toutes ces responsabilités, puis en fasse payer le coût aux compagnies d'aviation d'après le nombre de vols, le nombre de voyageurs, le nombre de bagages, ou quoi encore? Il s'agirait de recouvrer les coûts, sans faire de profits. Ne serait-ce pas une meilleure méthode? Nous tous, membres de ce Comité, avons été très impressionnés par ce que nous avons constaté dans ces aéroports d'Europe.

**M. Rodocanachi:** Monsieur le président, il y a une foule de questions. J'essaierai de répondre à quelques-unes d'entre elles. Tout d'abord, la plus grande partie des pays d'Europe possèdent des compagnies d'aviation nationalisées. À titre d'observateur, j'assiste chaque année à la Conférence sur l'aviation civile européenne, qui est censée être formée des hauts fonctionnaires qui s'occupent de la sécurité des compagnies d'aviation. Les délégués de la plupart des pays d'Europe sont des représentants des compagnies d'aviation nationales, qui font effectivement partie du gouvernement. Dans le cas du Royaume-Uni, British Airways, que vous avez mentionnée, est une société distincte qui fonctionne de la même manière.

Pour en revenir au Canada, nous possédons effectivement des inspecteurs dans six régions. Dans les principaux aéroports internationaux, nous terminons la mise en place d'un système selon lequel des inspecteurs résidents vérifient constamment les compagnies d'aviation. Si nous constatons des infractions, nous appliquons un système de sanctions qui commence par un simple avertissement oral dans les cas les plus légers, à quoi fait suite un avertissement écrit et viennent ensuite des amendes, après quoi, dans les cas extrêmes, nous pouvons retirer le permis d'exploitation. Avant d'obtenir son permis, chaque compagnie d'aviation doit soumettre le programme de sécurité qu'elle se propose d'appliquer pour satisfaire à nos exigences en matière de sécurité. Ce programme doit être approuvé par nous avant d'entrer en vigueur.

Nous contrôlons les postes de tri que vous mentionnez et où travaillent, comme vous le dites avec raison, des

## [Texte]

the airlines by security guard companies under contract. We provide the training program for those screening operators. The senior people come to our own training institute in Cornwall for a week's course before they are allowed to be supervisors or trainers. They go back to provide the training course with the material we provide. Before the operator can operate by himself, he is inspected by one of our inspectors to make sure he meets the necessary standard. Those screening points are monitored on a regular basis. The RCMP has the responsibility for monitoring the operation of the screening points, in addition to the airline. The airline supervisor is required to visit those screening points at least once per four-hour shift to see they are being operated correctly. So I believe we do have checks and balances in place at all those points.

Now the question of whether we should take over the screening points and have civil servants operating those machines has been raised many times over the last few years. For pretty good reasons—the deputy minister might also want to touch on them—we should not get directly into that business ourselves. The onus is on the airline to preserve the integrity of its flights.

**Mr. Benjamin:** Even if you had contracted out—the department did not take on employees itself—and called for tenders and whatnot, you would have control without having a multiplicity of airlines you have to oversee 24 hours a day.

**Mr. Rodocanachi:** You understand, I am sure, that in an airport one of the airlines represents the others—we call it the servicing agent. The airlines decide among themselves that Air Canada will be the servicing agent for say Goose Bay, and the other airlines therefore pay into Air Canada part of the fee. We therefore deal with one airline in that particular airport. They are the ones who let the contracts for that airport and are responsible for the security guards.

• 1140

**Mr. Benjamin:** All right. I want to move to another area. I presume, Mr. Withers, that you and your officials have been studying the transportation annex to the free trade negotiations. I have a list of questions—I will not go through all of them—I would like to give to you and to the committee. I would also ask, Mr. Withers, if you and your officials could respond to each of the points raised by the committee. . .

Before I get to this, I also would hope that since the allegations of discrepancies in baggage sequencing on international flights and transborder flights border are now public knowledge in the media and so forth, you

## [Traduction]

gardes de sécurité travaillant pour le compte d'entreprises retenues à contrat par les compagnies d'aviation. Nous offrons le programme de formation nécessaire à ces préposés au tri. Les employés supérieurs se rendent à notre institut de formation de Cornwall pour y recevoir un cours d'une semaine avant de pouvoir exercer les fonctions de surveillant ou d'instructeur. Ils retournent ensuite chez eux pour donner les cours de formation en se servant de la documentation fournie par nous. Avant que le préposé puisse entrer en fonction, un de nos inspecteurs s'assure qu'il répond à nos critères. Ces postes de tri font l'objet d'un contrôle périodique. Outre la compagnie d'aviation, la GRC est chargée de contrôler le fonctionnement des postes de tri. Le surveillant de la compagnie d'aviation doit se présenter à ces postes au moins une fois par tour de quatre heures pour vérifier que tout fonctionne correctement. Nous effectuons donc les vérifications nécessaires à chacun de ces postes.

La question de savoir si nous devrions prendre en main les points de contrôle et confier les appareils d'inspection à des fonctionnaires a été soulevée bien des fois au cours des quelques dernières années. Pour d'excellentes raisons—le sous-ministre voudra peut-être en parler—nous ne devons pas nous occuper nous-mêmes de ce travail. Il appartient à la compagnie d'aviation de maintenir l'intégrité de ses vols.

**M. Benjamin:** Si vous faisiez faire le travail à contrat—sans que le ministère y utilise lui-même ses fonctionnaires—en recourant aux appels d'offres et à tout le reste, vous exerceriez le contrôle nécessaire sans devoir surveiller en permanence une foule de compagnies d'aviation.

**M. Rodocanachi:** Vous savez, j'en suis sûr, que dans chaque aéroport, une des compagnies d'aviation représente toutes les autres. . . c'est ce que nous appelons un agent de service. Les compagnies d'aviation décident entre elles qu'Air Canada sera l'agent de service pour Goose Bay, par exemple, et les autres compagnies paient par conséquent à Air Canada une partie des frais. En conséquence, nous traitons avec une seule compagnie dans cet aéroport. La compagnie en question accorde les contrats nécessaires pour cet aéroport et exerce un contrôle sur les gardes de sécurité.

**M. Benjamin:** D'accord. J'aimerais passer maintenant à un autre domaine. Je suppose, monsieur Withers, que vous-même et vos collaborateurs avez commencé à étudier le chapitre sur les transports annexé aux négociations sur le libre-échange. J'ai une liste de questions—je ne les poserai pas toutes—que j'aimerais vous remettre, à vous et aux membres du Comité. Je demanderai aussi, monsieur Withers, que vous-même et vos collaborateurs répondiez à chacun des points soulevés par le Comité. . .

Auparavant, j'espère aussi que, puisque les allégations d'irrégularités quant au suivi des bagages pour les vols internationaux et les vols qui traversent la frontière sont maintenant de notoriété publique à la suite du travail des

[Text]

would be good enough to provide a report to the committee on the number of allegations that have been made about each individual case.

Also, in response to my questions on the transportation annex, I have been trying to... I have read it over so many times I am getting bleary-eyed and I am still trying to make head or tail out of the legal verbiage in it. It seems to me there are some inconsistencies—

**The Chairman:** I wonder, before you get that far, Mr. Benjamin, if you could ask Mr. Withers—and I think I know the answer—who in the department is involved in the transportation annex. I would be interested in that question, and if that person is here—or perhaps it is the deputy minister. How is it being handled within the department? Do you have someone seconded to the trade office?

**Mr. Benjamin:** I just took it for granted that surely to God the Department of Transport was consulted. However, you may be right—

**The Chairman:** I do not take anything for granted here. You assume nothing.

**Mr. Benjamin:** All right, the opening part of the question is were you consulted on this, and did any of you or any of your officials have anything to do with the negotiations on the transportation annex?

**Mr. Withers:** Yes, we have been involved with the transportation aspects of the trade negotiations right from the beginning of the establishment of the Trade Negotiations Office. We have seconded to the TNO an officer of the department, who has been working continuously with the negotiators and has been involved himself. The consultation has been back to us, the department, both through our officer who is located there and through Messrs. Reisman and Ritchie, on a continuous and very intensive basis throughout the whole piece.

**The Chairman:** Do you have someone here today?

**Mr. Withers:** No, sir, we do not have that officer here.

**Mr. Benjamin:** Can you tell us that officer's name?

**Mr. Withers:** Yes. It is Mr. Geoffrey Craven.

**The Chairman:** Is not Mr. Miller your strategic policy man? At least I think it is Mr. Miller.

**Mr. Withers:** Yes, Mr. Miller is very much involved and Mr. Craven is in fact a member of his staff.

**The Chairman:** I see.

**Mr. Benjamin:** What is Mr. Craven's position in the department?

**Mr. Withers:** He is just at the moment, Mr. Chairman, transiting between two jobs. He is, as I say, a member of our policy and co-ordination group.

[Translation]

médias, vous aurez la bonté de fournir au Comité un rapport sur le nombre des allégations qui ont été faites au sujet de chaque cas.

De plus, en réponse à mes questions quant à l'annexe sur le transport, j'ai lu cette annexe bien des fois et j'essaie de m'y retrouver dans toute cette formulation juridique. Il me semble qu'il y a là certaines incohérences.

**Le président:** Avant d'aller plus loin, monsieur Benjamin, vous pourriez peut-être demander à M. Withers—et je pense que je sais ce qu'il vous répondra—qui, au ministère, s'occupe de l'annexe sur le transport. C'est une question qui m'intéresse. J'aimerais savoir si cette personne est présente. Peut-être s'agit-il du sous-ministre. Comment s'occupe-t-on de cela au ministère? Y a-t-il quelqu'un d'affecté au Bureau des négociations commerciales?

**M. Benjamin:** J'ai supposé tout naturellement que le ministère des Transports avait été consulté. Mais vous avez peut-être raison.

**Le président:** Je ne suppose rien, ici. Il ne faut rien supposer.

**M. Benjamin:** D'accord. Voici le début de la question. Avez-vous été consultés à ce sujet, avez-vous vous-même, ou certains de vos collaborateurs ont-ils joué un rôle dans les négociations sur l'annexe relative au transport?

**M. Withers:** Oui, dès la création du Bureau des négociations commerciales, nous avons participé aux négociations pour ce qui est du transport. Nous avons affecté au bureau un agent du ministère, qui travaille constamment avec les négociateurs et qui a participé lui-même à la négociation. Il y a eu des consultations avec nous-mêmes, au ministère, à la fois par l'intermédiaire de notre agent qui y est affecté et par l'intermédiaire de MM. Reisman et Ritchie. Cela s'est fait en permanence et d'une manière très active depuis le début.

**Le président:** Quelqu'un est-il ici aujourd'hui?

**M. Withers:** Non, monsieur, cet agent n'est pas présent.

**M. Benjamin:** Pouvez-vous nous dévoiler le nom de cet agent?

**M. Withers:** Oui. C'est M. Geoffrey Craven.

**Le président:** M. Miller n'est-il pas le responsable de votre politique stratégique? Du moins, il me semble que c'est M. Miller.

**M. Withers:** Oui, M. Miller y joue un rôle très actif; M. Craven est même membre de son personnel.

**Le président:** Je vois.

**M. Benjamin:** Quel est le poste de M. Craven au ministère?

**M. Withers:** Pour l'instant, monsieur le président, il se trouve entre deux emplois. Comme je viens de le dire, il est membre de notre groupe de la politique et de la coordination.

[Texte]

[Traduction]

• 1145

**Mr. Benjamin:** Okay. Now, in the transportation annex, Mr. Withers, I get some inconsistencies. Paragraph 1 of Article 4 says:

Neither party shall be under any obligation to change existing menders relating to the provision of transportation services that accord persons of the other party treatment that is less favourable than that accorded to its own persons.

**The Chairman:** Mr. Benjamin, you have your list of questions here. I am not trying to cut you off, but I, as a chairman and as a Member of Parliament—and I have been interested in some of the exchanges in the House—have not seen the transportation annex. You have an American annex, I would believe. I think you have one or two. . . they are in public print anyway, as I read the papers and hear the news. I know there has been a first draft circulating and there was another copy of the American input or their thoughts on the annex.

I have not seen the Canadian annex. I do not know what it is. I understand, as we both know, there are discussions on right today on the overall document. I think this is the dilemma of the committee. We have had some discussions about this in our workload too as to the interest of a committee on something so fundamental. Certainly it is the inclination of the Chair that when we have the printed document, whether treaties are signed between heads of state or not—let us assume they are going to be signed—and certainly jurisdictionally our President. . . Prime Minister can sign with the President—

**Mr. Angus:** Freudian slip.

**The Chairman:** It was not a Freudian slip. I just wanted to accord the precedence to the Prime Minister before I got to the President, Mr. Angus, as I believe my Prime Minister is a little more important, as far as I am concerned, than the President is, although he is very important down there.

As far as this is concerned, I think you have a real problem here. Although these witnesses are very competent, I do believe, Mr. Benjamin, at the right time a committee like ours could very well be seized of it and perhaps some people in higher commands will not be too happy with it. Committees are more independent now. Certainly if this was the American scene, with a President and their congressional system, committees would be studying the subject-matter; you would have three or four committees studying this thing. I can see having committees of the House of Commons study various aspects of whatever document finally comes out of the discussions, regardless of the formal signing.

I certainly find it rather peculiar in our system that if committees are not going to be involved in the printed document, as it finally is released and decided upon, assuming this comes to be, a committee here is going to stay mute because it is going to be said the treaty is signed and therefore discussion is over. Yet American

**M. Benjamin:** D'accord. Pour revenir à l'annexe sur le transport, monsieur Withers, je trouve des incohérences. Voici le paragraphe 1 de l'article 4:

Ni l'une ni l'autre des deux parties ne sera tenue de modifier les dispositions actuelles relatives à l'offre de services de transport qui accordent aux ressortissants de l'autre partie un traitement moins favorable que celui qui est accordé à ses propres ressortissants.

**Le président:** Monsieur Benjamin, j'ai votre liste de questions. Je ne veux pas vous couper la parole, mais, à titre de président et de député—et j'ai suivi certains débats avec intérêt—je n'ai pas vu l'annexe sur le transport. Ce que vous avez, à mon avis, c'est une annexe américaine. Vous devez en avoir une ou deux. . . de toute manière, elles ont été publiées, si j'en crois les journaux et la radio. Je sais qu'on a fait circuler une première rédaction. Il y a eu aussi un autre texte de l'apport des Américains ou du point de vue de ceux-ci au sujet de l'annexe.

Je n'ai pas vu l'annexe canadienne. Je ne sais pas ce qu'elle est. Je sais, et nous le savons tous les deux, qu'on discute aujourd'hui même du document d'ensemble. Je vois là un dilemme pour le Comité. Nous en avons discuté en examinant notre charge de travail pour établir si un comité doit s'occuper de quelque chose d'aussi fondamental. En tant que président, je suis certes porté à croire que, lorsque nous posséderons le document imprimé, que des traités soient signés entre les chefs d'État ou non—supposons qu'ils seront signés—et, sur le plan des juridictions, certes, notre président. . . Le premier ministre peut signer avec le président. . .

**M. Angus:** Voilà un lapsus freudien.

**Le président:** Ce n'est pas un lapsus freudien. Je voulais tout simplement donner la préséance au premier ministre avant de parler du président, monsieur Angus, car je crois que mon premier ministre est un peu plus important, quant à moi, que le président, bien que celui-ci soit très important au sud d'ici.

Oui, je crois que nous sommes aux prises avec un problème réel. Ces témoins-ci sont certes très compétents, mais je pense vraiment, monsieur Benjamin, qu'aux moments opportuns, un comité comme le nôtre pourrait très bien être saisi de l'affaire, ce qui pourrait mécontenter certaines personnes en haut lieu. Les comités sont aujourd'hui plus indépendants. Si nous étions aux États-Unis, sous le régime d'un président et d'un Congrès, des comités étudieraient le fond de la question; trois ou quatre comités pourraient même le faire. Je peux concevoir que des comités de la Chambre des communes étudient divers aspects du document qui naîtra des discussions, quoi qu'il en soit de la signature officielle.

Je trouve assez cocasse que, dans notre régime, si des comités ne doivent pas s'occuper du document imprimé tel qu'il sera enfin publié et après toutes les décisions nécessaires, si l'on suppose que tel sera le cas, un comité d'ici va demeurer muet, car on dira que le traité est signé et que, par conséquent, la discussion est finie. Pourtant,

[Text]

congressional committees really are not even going to be seized of the matter until after the President signs, if he signs, on January 3. They are going to have 60 days or 90 days or whatever it is to have hearings. I think then is the time that this committee will have to decide if we get into the document. This is my problem.

**Mr. Benjamin:** The other problem, Mr. Chairman, is that the committee will not be able to get at this again until after the document is signed, if it is signed on January 2 or 3. The barn door has already been left open, the horses are gone, and it is a little late then. However, you are right; what I have for a draft of the transportation annex—

**The Chairman:** The American committees are going to be discussing—

**Mr. Benjamin:** I don't give a shit about the American committees; I am interested in this committee and this country.

**The Chairman:** You don't give a darn.

**Mr. Benjamin:** The draft I have is from a publication called *Inside U.S. Trade*, November 6, 1987. Are you aware of it or have you seen it?

**Mr. Withers:** I personally have not seen it.

**Mr. Brennan:** I am not sure we have, Mr. Chairman. We certainly have read quite a lot of correspondence generated from U.S. publications. Whether this is one of them I cannot quite recall.

**Mr. Benjamin:** If the publications you have read in which there is an alleged reprint of the draft of the transportation annex, can you vouch for its accuracy or inaccuracy or whatever?

**Mr. Taylor:** On a point of order, is this an American document?

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Taylor:** I find it very difficult to follow this when I have not even seen the document. It is not a Canadian document in the first place.

**The Chairman:** I am sure the deputy minister is going to be able to respond to the question. I have already indicated the whim of the Chair. I think your questions, Mr. Benjamin, are interesting and they do not refer to any annexes. They ask some interesting questions. Again, officials may or may not be able to answer. I think they are in order. There is this dilemma, but certainly your question, whether or not they read a certain document, is in order. What is it, if they can tell us, but I gather they have not even read the document.

• 1150

I think, Mr. Withers, you were going to answer, were you?

[Translation]

les comités du Congrès américain ne seront même pas saisis de l'affaire avant que le président ait apposé sa signature, si tant est qu'il le fasse, le 3 janvier. Ils auront 60 jours, ou 90 jours, je ne sais trop, pour tenir des audiences. C'est à ce moment-là, je pense, que notre Comité devra décider s'il s'occupe du document. C'est là mon problème.

**M. Benjamin:** L'autre problème, monsieur le président, c'est que le Comité ne pourra plus s'occuper de l'affaire avant que le document ait été signé, s'il doit être signé le 2 ou le 3 janvier. Quelqu'un a laissé la porte de l'écurie ouverte, les chevaux se sont enfuis, et il est un peu tard pour agir. Mais vous avez raison: j'ai ici un avant-projet de l'annexe sur le transport.

**Le président:** Le comité américain va en discuter. . .

**M. Benjamin:** Je m'en fous du comité américain; ce qui m'intéresse, c'est notre Comité et notre pays.

**Le président:** Vous vous en moquez.

**M. Benjamin:** L'avant-projet que j'ai sous les yeux est tiré de la publication *Inside U.S. Trade* du 6 novembre 1987. Êtes-vous au courant?

**M. Withers:** Personnellement, non.

**M. Brennan:** Je ne sais pas si nous sommes au courant, monsieur le président. Nous avons certes lu beaucoup de lettres suscitées par des publications américaines. Je ne peux pas me souvenir si c'est le cas présentement.

**M. Benjamin:** Si, dans les publications que vous avez lues, on prétend publier l'avant-projet de l'annexe sur le transport, pouvez-vous attester que c'est le texte exact, que ce ne l'est pas, ou donner des précisions?

**M. Taylor:** J'invoque le Règlement. S'agit-il là d'un document américain?

**Le président:** Oui.

**M. Taylor:** Voilà quelque chose que je trouve bien difficile à suivre, étant donné que je n'ai même pas vu le document. Tout d'abord, ce n'est pas un document canadien.

**Le président:** Je suis sûr que le sous-ministre saura répondre à la question. J'ai déjà exprimé mon avis en tant que président. Je trouve, monsieur Benjamin, que vos questions sont intéressantes et qu'elles ne se rapportent à aucune annexe. Vous posez des questions intéressantes. Encore une fois, les hauts fonctionnaires pourront y répondre ou non. Je crois qu'elles sont recevables. Le dilemme existe, mais votre question, qu'elle se rapporte ou non à un document précis, est recevable. Peut-être peuvent-ils nous dire ce qu'il en est, mais je crois qu'ils n'ont même pas lu le document.

Monsieur Withers, n'alliez-vous pas répondre?

[Texte]

**Mr. Withers:** Thank you, Mr. Chairman. There are many things that we have seen that are purported to be the transportation or transport annex. I do not know what the final wording will be. I am not negotiating. The responsibility at the moment rests with the trade negotiation office. We do not have a document on which we can comment because, to the best of my knowledge, none has yet been agreed.

**Mr. Benjamin:** You mean that what has been made public in the United States is not the final transportation annex, or the trade agreement? Are elements of the transportation annex still under negotiation?

**Mr. Withers:** Mr. Chairman, I am unable to comment on the statement of the trade negotiations.

**The Chairman:** Mr. Withers, you are right. He already said he was not the negotiator. We know someone is negotiating. We all know the negotiations are going on or discussions are going on. So these people really cannot add too much to that. You can get the best answer in the House by asking the International Trade Minister. I am not sure whether she or the Prime Minister pinpoints the transportation annex as going on, but I think we all know that something is going on.

**Mr. Benjamin:** I take it then, Mr. Withers, what you are saying is you cannot and will not respond to my questions until the agreement and the transportation annex have been officially made public, signed, sealed and delivered. Is that the situation?

**The Chairman:** He did not say that.

**Mr. Withers:** I am simply saying, Mr. Chairman, that I am unable to answer Mr. Benjamin's questions. There is no lack of will. It is just that I do not possess the information because I do not know what the annex is going to look like.

**Mr. Benjamin:** What will you do with these questions I have submitted to you? Will you send them over to Mr. Reisman? The official from your department that is seconded to them, will he inform you of what is going on? I am surprised that he has not kept you informed.

**Mr. Withers:** I did not say that.

**The Chairman:** He did not say that, Mr. Benjamin. He did not say that, and you know better than that. You are a nice fellow, but let us not blue the atmosphere with inferences that are not correct.

**Mr. Withers:** I shall answer, Mr. Chairman, that we shall use our best efforts to provide a comprehensive response as early as we possibly can.

**Mr. Benjamin:** After the fact. I will not take up the time of the committee any further on this. I just hope that we can get answers to this before our Prime Minister and the President sign anything. Because if the questions I

[Traduction]

**M. Withers:** Merci, monsieur le président. Nous avons vu beaucoup de textes dont on prétend qu'ils sont l'annexe sur le transport. Je ne sais pas quel en sera le libellé définitif. Je ne participe pas à la négociation. A l'heure actuelle, tout relève du Bureau des négociations commerciales. Nous ne possédons pas de documents que nous puissions commenter, car, à ma connaissance, on ne s'est pas encore entendu sur un tel document.

**M. Benjamin:** Vous voulez dire que ce qui a été publié aux États-Unis, ce n'est pas la version définitive de l'annexe sur le transport ou de l'accord commercial? Y a-t-il des éléments de l'annexe sur les transports qui sont toujours en négociation?

**M. Withers:** Monsieur le président, je ne saurais commenter la déclaration sur les négociations commerciales.

**Le président:** Monsieur Withers, vous avez raison. Il a déjà dit qu'il n'est pas le négociateur. Nous savons que quelqu'un négocie. Nous savons tous que des négociations ou des discussions sont en cours. Ces personnes-ci ne peuvent donc pas ajouter grand-chose à cela. La meilleure réponse possible, vous pouvez l'obtenir à la Chambre en la posant au ministre du Commerce extérieur. Je ne suis pas sûr qu'elle-même ou le premier ministre préciseront que l'annexe sur le transport est toujours en discussion, mais nous savons tous, je pense, que quelque chose se poursuit.

**M. Benjamin:** Dois-je conclure, monsieur Withers, que vous ne pouvez et que vous ne voulez pas répondre à mes questions avant que l'accord et l'annexe sur le transport aient été officiellement publiés, signés, scellés et livrés? Est-ce le cas?

**Le président:** Ce n'est pas ce qu'il a dit.

**M. Withers:** Tout ce que je dis, monsieur le président, c'est que je suis incapable de répondre aux questions de M. Benjamin. Ce n'est pas une question de volonté. C'est que je ne possède tout simplement pas ces renseignements, parce que je ne sais pas ce que sera l'annexe.

**M. Benjamin:** Qu'allez-vous faire des questions que je vous ai soumises? Les enverrez-vous à M. Reisman? Le fonctionnaire de votre ministère qui est affecté au bureau vous mettra-t-il au courant? Je suis étonné qu'il ne l'ait pas fait.

**M. Withers:** Ce n'est pas ce que j'ai dit.

**Le président:** Ce n'est pas ce qu'il a dit, monsieur Benjamin. Ce n'est pas ce qu'il a dit, vous le savez. Vous êtes un homme charmant, mais n'allons pas troubler l'atmosphère par des suppositions indues.

**M. Withers:** Je réponds, monsieur le président, que nous allons faire de notre mieux pour fournir une réponse complète le plus tôt possible.

**M. Benjamin:** Après coup. Je veux bien passer à autre chose. J'espère seulement que nous pourrions obtenir des réponses à ces questions avant que notre premier ministre et le président signent quoi que ce soit. Car si les

[Text]

have raised—as well as many others that have been raised about other parts of the negotiations—are not answered before the signing, and if even one of my questions turns out to be correct about a problem that Transport Canada will have, we will have been had. I hope this after-the-fact providing of information to the committee or to anybody else in this country will not cause us all to rue the day.

**Mr. Angus:** I have a couple of areas I want to pursue. Quite some time ago the Canadian Aviation Safety Board did a study of air accidents in the area between Wawa and Kenora. One of the report recommendations asked for expediting the installation of automatic weather observing and reporting stations in that area. The Minister's response, which one assumes came through the department first, indicated that it is not practical to expedite the installation of AWORS. The system is presently having developmental problems with the visibility and ceiling sensors. These two elements of data are essential to aviation forecast and VFR flights. Therefore installation of AWORS without these sensors would provide little if any improvement in the quality of aviation forecasts, and would not provide any assistance to the en-route VFR pilot.

• 1155

What has happened in the meantime? Have you worked out the problems in terms of the visual aspect? I can understand why; I have been talking to some of the people up in my area about why that would be a major problem.

**Mr. LaFrance:** Mr. Chairman, as has been mentioned, the automatic systems are not sufficiently at a mature technical stage for us to rely on them. So we keep on relying on weather information transmitted by telephone by the various means we have. And these are the flight service stations. So we are confident that the pilots do have and can have access to up-to-date and accurate weather information at this time by the traditional means of weather observing.

**Mr. Angus:** But you also recognize, though, that one of the things the Canadian Aviation Safety Board found was that there is a lack of even the traditional... throughout that area. And given the localized nature of weather patterns because of the topography and because of Lake Superior, weather reports can change very rapidly, or the actual weather situations. And there is a problem in terms of those that are there, the locations in terms of movements of weather from the north.

Having said that, though, let me go back to my question. I do not think you answered it. Have you worked out the technical problems in terms of the

[Translation]

questions que j'ai posées—et beaucoup d'autres qui ont été posées au sujet d'autres parties des négociations—ne reçoivent pas une réponse avant la signature et si une seule de mes questions se révèle fondée au sujet d'un problème que connaîtra Transports Canada, nous aurons été leurrés. J'espère que ces réponses après coup au Comité, ou à qui que ce soit au pays, ne nous amèneront pas à nous mordre les pouces.

**M. Angus:** J'aimerais soulever quelques points. Il y a assez longtemps, le Bureau canadien de la sécurité aérienne a fait une étude des accidents aériens survenus dans la région située entre Wawa et Kenora. Dans le rapport sur cette étude, il était recommandé notamment de hâter la mise en place de stations d'observation et de communication automatiques des conditions météorologiques dans la région. Dans sa réponse, dont on peut supposer qu'elle a été préparée d'abord par le ministre, le ministre a fait savoir qu'il n'est pas pratique de hâter la mise en place de ces stations. Le système connaît actuellement des problèmes de développement dans le cas des capteurs de la visibilité et des plafonds. Ces deux éléments de données sont essentiels aux prévisions pour l'aviation et aux vols à vue. La mise en place de ces stations automatiques sans les capteurs nécessaires n'améliorerait guère la qualité des prévisions pour l'aviation et ne fournirait aucune aide aux pilotes dans le cas des vols à vue passant par la région.

Que se passe-t-il pendant ce temps? Avez-vous réglé l'aspect visuel du problème? Je peux comprendre pourquoi: je me suis entretenu avec des gens de ma région sur ce problème important.

**M. LaFrance:** Monsieur le président, comme on l'a dit, les systèmes automatiques n'ont pas encore atteint une maturité technique suffisante pour que nous puissions nous y fier. Nous continuons donc à nous appuyer sur des renseignements météorologiques transmis par téléphone et par les divers moyens dont nous disposons. Ces moyens servent de stations de service pour les vols. Nous avons donc confiance que les pilotes peuvent avoir et ont effectivement accès à des données météorologiques à jour et précises par les moyens traditionnels de l'observation météorologique.

**M. Angus:** Mais vous reconnaissez aussi, toutefois, que le Bureau canadien de la sécurité aérienne a constaté, entre autres choses, l'absence des auxiliaires traditionnels eux-mêmes dans la région. Étant donné la structure météorologique locale, qui s'explique par la topographie et par le lac Supérieur, les rapports météorologiques ou la situation météorologique effective peuvent se modifier très rapidement. Et, pour les gens qui se trouvent là, il y a le problème additionnel de la localisation des mouvements météorologiques en provenance du nord.

Mais j'aimerais revenir à ma question. Je ne crois pas que vous y ayez répondu. Avez-vous réglé les problèmes techniques des stations d'observation et de

## [Texte]

automatic weather observing and reporting stations yet? And if not, when do you anticipate that problem will be worked out?

**Mr. LaFrance:** The technical problems are not worked out yet. Any solution is going to be very lengthy. We are quite concerned about the automatic system's ability to give us reliable ceilings; visibility is not quite as bad, but reliable ceilings. And we continue to work on it. I am afraid I could not give you a forecast now, but we are talking in terms of at least a year, perhaps more.

**Mr. Angus:** Has installation been frozen elsewhere? Have you stopped installing them?

**Mr. LaFrance:** No, we continue to install them in certain areas. But we take the information. . . we do not rely entirely on that information. We have other means of getting weather information.

**Mr. Angus:** Would not the installation of them in the Wawa-to-Kenora area not provide at least some new information that could be passed on to the pilots who. . . ? By and large, the ones we have problems with are the ones who are strangers to our area who are en route from some place in the States or eastern Canada to some point in western Canada. And given the cost for air searches, which comes out of another part of the federal budget, would it not be a good investment, even with their limited capabilities, to install them in that area?

**Mr. LaFrance:** The difficulty would be in providing information that is not totally reliable. When we are lacking information or when the information is not totally reliable, we up the limits for the flying. Therefore, for instance, if there is a shortage of weather information or if landing aids are not available, there will be higher limits. And we do not want to allow pilots to believe they can operate in weather that is very demanding, unless and until the information that we can provide to them is accurate, up to date, and also unless the navigational aids are suitable for that kind of flying. So at this time we rely on the pilots observing the rules which are basically high weather limits.

**Mr. Angus:** There has been talk about the installation of Loran-C throughout that area. What is happening on that end?

**Mr. LaFrance:** Well, at the moment the department has determined the limits of existing Loran-C coverage that is usable for navigation. And we are encouraging the maximum use of the coverage there is now.

With regard to a possible expansion of the coverage, we have determined what the cost would be to incrementally increase it. And what we are trying to obtain from the industry, from the potential users, would be the benefit

## [Traduction]

communication automatiques des données météorologiques? Sinon, quand ce problème sera-t-il réglé, d'après vous?

**M. LaFrance:** Les problèmes techniques n'ont pas encore été réglés. Il faudra beaucoup de temps pour les régler. L'aptitude du système automatique à nous fournir des plafonds sûrs nous inquiète passablement; du côté de la visibilité, cela ne va pas si mal; le problème, c'est d'obtenir des plafonds sûrs. Mais nous continuons d'y travailler. Je ne saurais vous donner dès maintenant une prédiction sûre, mais nous croyons qu'il faudra au moins un an, peut-être davantage.

**M. Angus:** La mise en place a-t-elle été stoppée ailleurs? Avez-vous cessé de les mettre en place?

**M. LaFrance:** Non, nous continuons de les mettre en place dans certaines régions. Mais nous prenons les renseignements. . . nous ne pouvons pas nous fier tout à fait à ces renseignements. Nous avons d'autres moyens d'obtenir des renseignements météorologiques.

**M. Angus:** La mise en place de ces moyens dans la région située entre Wawa et Kenora ne fournirait-elle pas au moins quelques nouveaux renseignements qui pourraient être communiqués aux pilotes? Dans l'ensemble, les problèmes proviennent de ceux qui sont étrangers à notre région et qui sont partis de quelque part aux États-Unis ou dans l'Est du Canada pour se rendre dans l'Ouest. Étant donné le coût des opérations de recherches aériennes, qui provient d'une autre partie du budget fédéral, ne serait-ce pas un bon investissement de les mettre en place dans cette région, malgré leurs possibilités limitées?

**M. LaFrance:** La difficulté, ce serait de fournir des renseignements qui ne soient pas tout à fait sûrs. Lorsque nous manquons de renseignements ou que les renseignements ne sont pas tout à fait sûrs, nous restreignons davantage les vols. Ainsi, si l'on manque de renseignements météorologiques ou d'auxiliaires à l'atterrissage, les restrictions sont plus sévères. Nous ne voulons pas que les pilotes puissent se croire capables de voler dans des conditions météorologiques très difficiles, à moins que les renseignements que nous pouvons leur fournir ne soient précis, à jour, à moins aussi que les aides à la navigation ne conviennent aux vols de ce genre. Pour l'instant, nous devons compter que les pilotes observeront les règles, qui consistent essentiellement à imposer des limites météorologiques élevées.

**M. Angus:** On a parlé de mettre en place un système Loran-C dans toute la région. Qu'en est-il au juste?

**M. LaFrance:** Pour l'instant, le ministère a déterminé les limites des applications existantes du Loran-C à la navigation. Et nous encourageons le recours maximum aux applications qui existent déjà.

Pour ce qui est de la possibilité d'étendre cette application, nous avons établi le coût de divers niveaux d'expansion. Et nous essayons de savoir quels en seraient les avantages pour l'industrie, pour les utilisateurs

[Text]

that they would gain, so we would be able to have a proper benefit and cost equation. So we are at that stage at this time.

[Translation]

éventuels, en vue d'en arriver à un bon équilibre des avantages et des coûts. C'est là que nous en sommes.

• 1200

**Mr. Angus:** Would Loran-C reduce the number of crashes?

**Mr. LaFrance:** I do not believe so, because there are alternative means of navigation as well. The onus is always on the operator, and particularly on the pilot, to operate within the limits of the navigational aids, to the limits of what his aircraft can do. That is how we maintain a safe operation.

**Mr. Angus:** What is the impact, if any, on the St. Lawrence Seaway Authority and their budgets of dropping the nearly \$625 million from their liabilities? Is it going to have an impact on seaway tolls?

**The Chairman:** We have been over that, and we are also going to get a memo on it.

**Mr. Angus:** I appreciate that, Mr. Chairman. However, that was not the question that was asked.

**Mr. Withers:** There is no impact on the tolls.

**The Chairman:** That is right, in view of what we have explored so far.

**Mr. Benjamin:** On the matter of Loran-C, there was a request by the Canadian Owners and Pilots Association. Subsequently, the Canadian Truckers Association was anxious to have these installations in Canada so that they could keep track of trucks anywhere in Canada, particularly out west.

The Minister's response to Mr. Peppler was to the effect that in the view of the FAA, there is no operational benefit to be gained by either country. This conclusion was reached by your engineering staff as well. I am not going to dispute that, because I do not know anything about Loran-C.

But I was informed by Mr. Peppler—I also talked to someone in Washington—that since they were completing the installation of Loran-C in the northern and midwestern states, and I think a few other locations, a site somewhere in the Swift Current region, rather than in Montana, would provide 100,000 or 200,000 square miles or more of further territory. It would enlarge the territory for American traffic and the pilots and truckers say it would be extremely valuable to them. The person with whom I spoke in Washington said that it was immaterial to them whether the site was in northern Montana or somewhere around Swift Current in western Saskatchewan. Do you agree with the FAA, that there is no benefit to be obtained? Or is it because you do not want American installations messing around in Canadian territory?

**M. Angus:** Le Loran-C diminuerait-il le nombre des écrasements?

**M. LaFrance:** Je ne le crois pas, car il existe d'autres moyens de navigation. Il appartient toujours à l'exploitant, et tout particulièrement au pilote, de ne pas dépasser les limites des aides à la navigation, les limites de ce que peut faire chaque appareil. C'est ainsi qu'on assure la sécurité.

**M. Angus:** Quel sera l'impact, si tant est qu'il y en a, sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et sur son budget, de la disparition de près de 625 millions de dollars de son passif? Y aura-t-il un impact sur les frais d'utilisation de la voie?

**Le président:** Nous avons déjà examiné cela et nous recevrons aussi une note à ce sujet.

**M. Angus:** Je m'en rends bien compte, monsieur le président, mais ce n'est pas la question qui a été posée.

**M. Withers:** Il n'y a pas d'effet sur les tarifs.

**Le président:** C'est exact, compte tenu de ce que nous avons examiné jusqu'à présent.

**M. Benjamin:** Au sujet du Loran-C, une demande a été faite par la Canadian Owners and Pilots Association. Par la suite, l'Association canadienne du camionnage a demandé que ces installations soient mises en place au Canada pour que l'on puisse suivre les camions à la trace partout au Canada, particulièrement dans l'Ouest.

Le ministre a répondu à M. Peppler que, selon la FAA, ni l'un ni l'autre des deux pays n'a d'avantages opérationnels à en tirer. Vos ingénieurs en sont aussi venus à cette conclusion. C'est un point que je ne saurais contester, car je ne sais rien sur le Loran-C.

M. Peppler m'a pourtant dit—j'ai aussi parlé à quelqu'un d'autre à Washington—que, puisqu'on était à terminer la mise en place du Loran-C dans les États du nord et du midwest—et je pense aussi à quelques autres endroits—un emplacement situé dans la région de Swift Current, plutôt que dans le Montana, fournirait de 100,000 à 200,000 milles carrés de territoire de plus, ou peut-être même davantage. Cela agrandirait le territoire dont profiterait la circulation américaine, et les pilotes et les camionneurs disent que ce serait extrêmement précieux pour eux. La personne à qui j'ai parlé à Washington a dit que peu importait à son organisme que l'emplacement choisi se trouve dans le nord du Montana ou quelque part dans la région de Swift Current, dans l'ouest de la Saskatchewan. Êtes-vous d'accord avec la FAA pour dire qu'il n'y a pas d'avantages à en tirer? Ou bien, est-ce que vous ne voulez pas d'installations américaines en territoire canadien?

[Texte]

**Mr. LaFrance:** Mr. Chairman, Mr. Pepler consulted the representative of the U.S. Coast Guard. As you may know, the Loran-C stations, which do the rim of the U.S., are built by the U.S. Coast Guard, mainly for ship navigation. But it so happens that this coverage also has an application for airborne navigation. Now, when we are talking about aeronautical navigation, this is an FAA responsibility, and there are a number of standards to determine the actual coverage that is usable. This is sufficiently accurate to determine the norms of the kinds of equipment that have to go on board an airplane. Therefore, when we are talking about the coverage in the centre of the U.S., and particularly in Montana, that becomes an FAA responsibility. So the U.S. Coast Guard were certainly right in saying that it did not matter to them. It was the FAA that had the responsibility as well as the funding.

• 1205

The FAA determined that if they were to move their station into southern Canada, as Mr. Pepler has suggested, the quality of the coverage south of the Montana area would be such that they would not be able to guarantee sufficiently accurate aeronautical navigation for, let us say, non-precision approaches in that area, and therefore it was a degradation of some part of the U.S. coverage if they did that. The increase in the Canadian coverage would not have been such as to permit some precision flying in Canada, largely because of the characteristics of the Laurentian Shield and some of the geography of Canada. So there would not have been great advantages in Canada. I am told, in fact, there were none. Be that as it may, from an American point of view it was a definite degradation of their proposal if they had moved it into Canada, and for that reason the FAA said they would not do it.

We had no objection. In fact, we did everything we could to encourage that move into Canada.

**Mr. Benjamin:** So it was entirely their decision.

**Mr. LaFrance:** Absolutely, sir.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I am going to surprise you. Since you will not let me talk about the transportation annex—

**The Chairman:** I would like to talk about it too, if I ever saw it.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I am giving you copies of the letters the witnesses already have, copies of my letter to the Minister and the matter I raised in the House the other day, for the benefit of the committee, so the whole committee can get a report from Mr. Withers and his officials.

[Traduction]

**M. LaFrance:** Monsieur le président, M. Pepler a consulté le représentant de la garde côtière des États-Unis. Comme vous le savez peut-être, les stations Loran-C qui entourent les États-Unis sont érigées par la garde côtière américaine, surtout pour la navigation maritime. Mais il se trouve que ce réseau peut aussi s'appliquer à la navigation aérienne. Toutefois, lorsqu'il est question de navigation aéronautique, il s'agit là d'une responsabilité de la FAA, et diverses normes déterminent le champ d'application effectif qui peut être utilisé. Les normes en question sont suffisamment précises pour déterminer la nature de l'équipement qui doit se trouver à bord des avions. C'est pourquoi, lorsque nous discutons du champ d'application dans le centre des États-Unis, et tout particulièrement au Montana, cela relève de la FAA. Les gens de la garde côtière américaine ont donc eu tout à fait raison de dire que cela leur importait peu. C'est la FAA qui possède les responsabilités, en même temps que les moyens de financement.

La FAA a déterminé que si elle déménageait sa station dans le sud du Canada, comme M. Pepler l'avait suggéré, la qualité de sa couverture au sud du Montana n'aurait pas été suffisante pour lui permettre de garantir un service de navigation aéronautique d'assez bonne qualité pour qu'il soit possible d'assurer, mettons, même des approches autres que des approches de précision. Autrement dit, le service qu'elle offrirait aux États-Unis se serait détérioré si elle avait accédé à cette demande. En outre, les caractéristiques du Bouclier laurentien et d'autres régions géographiques du pays auraient rendu impossible une amélioration de la couverture telle que l'on aurait pu faire du vol de précision au Canada. Autrement dit, nous n'en aurions pas tiré beaucoup d'avantages. On m'a même dit que nous n'en aurions rien tiré du tout. Quoi qu'il en soit, les Américains considéraient que l'intérêt de leur proposition se serait réduit de beaucoup s'ils avaient déménagé la station au Canada, et c'est pour cette raison que la FAA a dit qu'elle ne le ferait pas.

Nous n'avions, quant à nous, aucune objection au déménagement. En fait, nous avons fait tout ce que nous pouvions pour le faciliter.

**M. Benjamin:** C'est donc une décision unilatérale.

**M. LaFrance:** Absolument, monsieur.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je vais vous étonner. Puisque vous ne voulez pas m'autoriser à parler de l'annexe des transports. . .

**Le président:** J'aimerais en parler aussi, si jamais je la vois.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je vous remets des copies de lettres que les témoins ont déjà en mains, des copies de ma lettre au ministre et un des points que j'ai soulevés à la Chambre l'autre jour, pour que tous les membres du Comité puissent obtenir un rapport de M. Withers et de ses collaborateurs.

[Text]

Now, if I may continue my little surprise, I find much of the file I grabbed down here is of questions better directed to VIA Rail, Air Canada, the Canadian Transport Commission. Much as I would like to get the department involved, I know what the answer will be.

**The Chairman:** It is a pleasant surprise.

**Mr. Benjamin:** But I do want to comment or ask about one area in which Transport Canada was very closely involved when the two-year fight went on about the statutory grain rates, the Crowsnest Pass agreement. Subsequent to that, Mr. Withers, we were reminded repeatedly and assured that once the Crow was dispensed with and the Western Grain Transportation Act came into effect, prior to and during that, and since then, there would be sufficient railway rolling stock for the grain movement. We were assured of that repeatedly. Since the railroads would be fully recompensed for their costs of moving grain, we would never again have to worry about the adequacy of the supply of railway cars for grain movement.

Just this past summer and early fall we went through a situation where the targets of the Grain Transportation Agency for their three-month plan... the two railroads had a shortfall of 20% from the targets, and CN was particularly blamed for this matter. I believe the taxpayers and governments of three provinces and the Canadian Wheat Board have purchased something in the order of 13,000 or 14,000 hopper cars. I and many others in the House, especially from western Canada, and the grain companies and the grain producers and the Canadian Wheat Board, feel somewhat betrayed.

The railways have been allowed to reduce their boxcar fleets and their own fleets continually. What measures is the government taking, or is the department taking, to ensure that this does not happen again; that the adequacy of rolling stock for grain movement is always there?

Our railways could not lease as many cars from the U.S. this year as usual because the U.S. railways needed their cars. They had great difficulty leasing. That has usually been their fall-back position: they would lease rolling stock from American railroads. But this year the American railroads needed it themselves, so that left us stuck, and they fell way behind in their requirements at Thunder Bay. Movements to the west coast were periodically a week or two weeks behind. What action has the department taken on this? Have you met with the railroads? What are they going to do about it?

[Translation]

Si je puis me permettre de continuer ma petite surprise, je vous dirai qu'une grande partie du dossier que j'ai ramassé est composée de questions qui devraient s'adresser en fait à VIA Rail, à Air Canada et à la Commission canadienne des transports. Même si je tiens beaucoup à mettre le ministère sur la sellette, je sais quelle réponse je recevrai.

**Le président:** Quelle agréable surprise.

**M. Benjamin:** Toutefois, je veux faire des commentaires ou poser des questions sur un dossier dans lequel Transports Canada a joué un rôle très actif durant la lutte de deux ans au sujet du tarif légal du transport des grains, c'est-à-dire l'accord sur le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. A la suite de cette lutte, monsieur Withers, on nous a répété à maintes reprises qu'après l'élimination de la subvention du Nid-de-Corbeau et l'entrée en vigueur de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, avant le conflit, pendant le conflit et après, on avait et on aurait toujours eu suffisamment de matériel roulant pour assurer le transport des céréales. On nous en a assurés je ne sais combien de fois. Puisque les sociétés ferroviaires devaient être dédommagées à 100 p. 100 de leurs coûts de transport des céréales, nous ne devions plus jamais avoir à nous inquiéter pour savoir si nous avions assez de matériel roulant pour transporter les céréales.

Or, au cours de l'été et au début de l'automne, nous avons vécu une situation où les objectifs du plan trimestriel de l'Office du transport du grain... les deux sociétés ferroviaires ont raté leurs objectifs de 20 p. 100; le CN a été particulièrement blâmé à cet égard. Je crois que les contribuables et les gouvernements des trois provinces de l'Ouest, combinés avec la Commission canadienne du blé, ont acheté quelque chose comme 13,000 ou 14,000 wagons-trémies. Je me sens trahi, comme bien d'autres députés, particulièrement les députés de l'Ouest, et comme, aussi, les compagnies et les producteurs de céréales et la Commission canadienne du blé.

On a permis aux sociétés ferroviaires de réduire continuellement leurs parcs de wagons de marchandises et d'autres wagons. Et quelles mesures le gouvernement—ou le ministère—prend-il pour s'assurer que cela ne se reproduira pas, et que nous aurons toujours suffisamment de matériel roulant pour transporter nos céréales?

Cette année, les sociétés ferroviaires ne pouvaient pas louer autant de wagons aux États-Unis que d'habitude, parce que les Américains en avaient besoin. Elles ont donc eu de grandes difficultés à louer des wagons. C'est généralement ce qu'elles faisaient en cas d'urgence: elles louaient du matériel roulant aux chemins de fer, aux sociétés ferroviaires américaines. Malheureusement, cette année, les Américains avaient besoin de leurs wagons, de sorte que nos sociétés ferroviaires n'ont pas pu satisfaire à la demande à Thunder Bay. Les mouvements vers la côte ouest ont parfois été en retard d'une, voire de deux semaines. Quelles mesures le ministère a-t-il prises pour remédier à la situation? Avez-vous rencontré les autorités des sociétés ferroviaires? Que comptent-elles faire?

[Texte]

[Traduction]

• 1210

**Mr. Withers:** Mr. Chairman, my information is that there was indeed a shortage this last shipment season, and I believe the main problem was the shortage of ocean shipping for deliveries to China, and therefore the grain had to be left in cars on the west coast. However, the Senior Grain Transportation Committee and the GTA both are currently reviewing the situation, and I am sure they will be making recommendations.

**Mr. Benjamin:** In other words, the railroads were using railway cars for storage? Is that your reason?

**Mr. Angus:** Yes, but do you have the quantity in terms of the number of cars that were used for storage?

**Mr. Withers:** No, I do not.

**Mr. Angus:** That is new information. That is not something that has been made public in Thunder Bay.

**The Chairman:** Well, it was in the papers on the west coast. I just happened to be out there this summer and I saw it, just as a matter of judicial notice, and I was interested in it. I do not know how many numbers, but I did read that and was surprised.

**Mr. Withers:** Yes. I do not think we would be able today, Mr. Chairman, to give figures on that, but we would of course be happy to undertake to try to answer the question.

**Mr. Angus:** Thank you.

**The Chairman:** Can you get that from the agency and send it along to us?

**Mr. Angus:** Just a phone call to our offices. . .

**Mr. Benjamin:** It means what happened is that, because of a shortage of ships coming to the west coast, a back-up of loaded cars at the west coast—I assume the terminals must have been full, must have been clogged at Prince Rupert and Vancouver—prohibited the railroads from diverting rolling stock for movement to Thunder Bay because it was sitting out at the west coast full of grain. Is that the nuts and bolts of it?

**Mr. Withers:** I cannot comment with accuracy, for example, on whether the elevators were full or whether it was a question of the grade or type or whatever. All the information I have at hand is essentially as the chairman has just mentioned—that there was a problem, and of course it did cause delays. The magnitude of that problem we have no definition of today, but as I say, the SGTC and the GTA both, I think, almost right at this. . . It is happening right now, as a matter of fact, the consideration of this question.

**Mr. Benjamin:** The Canadian Wheat Board finally got mad enough to go public and say they had to turn down a

**M. Withers:** Monsieur le président, on m'a informé que les chemins de fer avaient effectivement manqué de wagons au cours de la dernière saison; je crois comprendre que la principale cause du problème était la pénurie de cargos pour les livraisons de céréales en Chine, de sorte qu'il fallait laisser le grain dans les wagons, sur la côte ouest. Je dois préciser que le Comité supérieur du transport du grain (CSTG) et l'ATG étudient actuellement la situation, et je suis sûr que ces deux organismes auront des recommandations à faire.

**M. Benjamin:** En d'autres termes, les sociétés ferroviaires utilisaient des wagons pour l'entreposage des céréales? C'est la raison que vous nous donnez?

**M. Angus:** C'est bon, mais savez-vous combien de wagons ont servi de silos?

**M. Withers:** Non, je ne le sais pas.

**M. Angus:** Je n'étais pas au courant de cela. La situation n'avait pas été rendue publique à Thunder Bay.

**Le président:** Il en a été question dans les journaux de la côte ouest. Je me trouvais là cet été et je l'ai vu dans les journaux, et cela m'a intéressé, simplement d'un point de vue d'avocat. Je ne sais pas de combien de wagons il s'agissait, mais j'ai bien lu qu'on s'en servait comme silos, et cela m'a étonné.

**M. Withers:** Oui. Je ne crois pas que nous pourrions vous donner des chiffres aujourd'hui, monsieur le président, mais nous nous ferons un plaisir de nous efforcer de répondre à la question, bien entendu.

**M. Angus:** Merci.

**Le président:** Pouvez-vous obtenir ces chiffres de l'office et nous les communiquer?

**M. Angus:** Juste un coup de téléphone au bureau. . .

**M. Benjamin:** Cela signifie que, parce que nous n'avions pas assez de navires sur la côte ouest, de nombreux wagons chargés de céréales y sont restés—j'imagine que les gares devaient être vraiment bondées à Prince Rupert et à Vancouver—de sorte que les sociétés ferroviaires étaient absolument incapables d'envoyer des wagons à Thunder Bay, puisque ces wagons étaient déjà bloqués sur la côte ouest, pleins de céréales. Au fond, c'est ce qui s'est passé?

**M. Withers:** Je ne peux pas vous préciser, par exemple, si les élévateurs étaient pleins ou si c'était tout simplement un problème causé par la qualité ou le type de céréale, ou que sais-je encore. Tout ce que je sais, c'est essentiellement ce que le président vient de dire—qu'il y avait une difficulté et que cette difficulté a bien sûr causé des retards. Nous ne pouvons pas vous préciser aujourd'hui l'ampleur du problème, mais comme je le disais, le CSTG et l'ATG sont à peu près exactement. . . En fait, l'étude de cette question se fait au moment même où nous nous parlons.

**M. Benjamin:** La Commission canadienne du blé a fini par en avoir assez, au point de faire des déclarations

*[Text]*

number of spot sales, particularly out at Thunder Bay, because there was a shortage of cars. Yet this was a centrepiece of the government of the day. They hung on, they are pegged on the dismantling of the statutory grain rates and the Western Grain Transportation Act, and never again would we be faced with this—and damn it all, within a couple or three years we are faced with it again.

Now, are you in the process of coming up with solutions to this? Is the government going to have to look at buying another couple of thousand hopper cars? Or are you going to require the railroads to do it? You cannot leave it to the expense of the Canadian grain producers and the Canadian Wheat Board because of the failures of the international marine shipping industry. That means that we have to have a capacity better than we have now, does it not?

**Mr. Withers:** I really do not think I can comment further on it, Mr. Chairman, because I simply do not have the facts. I think that when we have seen the detailed review that is being done, we will then be able to define the problem.

**Mr. Angus:** Do you have any idea when that review will be completed, so we have some answers?

**Mr. Withers:** We will try to establish when the date will be.

• 1215

**The Chairman:** If we could at least get that by phone before we meet most likely for the last time next Thursday, it would be nice to tell the committee what you have been able to find out at that time.

**Mr. Benjamin:** If I may switch now to VIA Rail, their requirements have to go through estimates to your department, Mr. Withers. Has the department done an analysis of costs of the refurbishing of railway passenger cars? I believe some of them now are going to be going into their second or third refurbishing since VIA Rail started up.

A couple of experts I have talked to, who are outside of government and outside my party and outside the trade union movement, have told me that the amount of money that has been, and is now going to be, put into refurbishing exceeds the cost of purchasing those new cars. I am talking here about the transcontinental equipment, not the LRCs. The savings to VIA Rail—and this part of why I am asking about an analysis—in operating and maintenance costs would mean the recovery of the capital cost of the new equipment in five to seven years.

It is kind of sad when a socialist has to give lectures to the government about sound business practice, but has your department done any analysis of a comparison—the refurbishing versus the purchase of new equipment? You

*[Translation]*

publiques en disant qu'elle avait dû refuser plusieurs ventes au comptant, particulièrement à Thunder Bay, à cause de la pénurie de wagons. Pourtant, toutes ces questions-là étaient l'un des points centraux du programme du gouvernement. Ils étaient absolument déterminés à éliminer le tarif légal du transport des céréales et à appliquer la Loi sur le transport du grain de l'Ouest; ils nous ont dit que nous n'aurions jamais plus de problèmes de cet ordre et, bon sang de bon sang, il n'a pas fallu plus de deux ou trois ans pour que ça recommence.

Essayez-vous de trouver des solutions? Le gouvernement devra-t-il envisager l'achat de quelques milliers de wagons-trémies de plus? Allez-vous obliger les sociétés ferroviaires à en acheter? Vous ne pouvez pas laisser les producteurs de céréales et la Commission canadienne du blé faire les frais des échecs de l'industrie internationale du transport maritime. Cela signifie que nous avons besoin d'une plus grande capacité qu'aujourd'hui, n'est-ce pas?

**M. Withers:** Je ne crois vraiment pas être en mesure de parler davantage de cette question, monsieur le président, parce que je ne connais tout simplement pas les faits. Je pense que quand nous aurons étudié l'examen détaillé qui est en train de se faire, nous serons en mesure de définir le problème.

**M. Angus:** Savez-vous quand cet examen sera terminé, pour que nous puissions avoir réponse à nos questions?

**M. Withers:** Nous allons essayer de le savoir.

**Le président:** Si vous pouviez nous le faire savoir par téléphone avant ce qui sera probablement notre dernière rencontre de l'année, jeudi prochain, le Comité aimerait bien savoir ce que vous aurez pu trouver d'ici là.

**M. Benjamin:** Je voudrais maintenant passer à VIA Rail; la compagnie doit présenter des budgets des dépenses à votre ministère, monsieur Withers. Avez-vous analysé le coût de rénovation des wagons de voyageurs? Je crois qu'il s'agit de la deuxième ou de la troisième rénovation, dans certains cas, depuis la fondation de VIA Rail.

J'ai parlé à des spécialistes qui ne sont ni fonctionnaires, ni membres de mon parti, ni syndicalistes, mais qui m'ont dit que la rénovation a coûté ou coûtera plus cher que l'achat pur et simple de nouveaux wagons. Je parle ici de l'équipement transcontinental, et non des LRC. Les économies que VIA Rail pourraient réaliser—et c'est en partie pourquoi je demande s'il y a eu une analyse—au seul titre des frais d'exploitation et d'entretien lui permettraient de récupérer le coût d'immobilisations du nouvel équipement sur une période de 5 à 7 ans.

Il est un peu triste qu'un socialiste soit amené à parler de bonnes pratiques commerciales au gouvernement, mais je me dois de vous demander si votre ministère a fait une analyse comparative du coût de la rénovation par rapport

[Texte]

need a three-year lead time before that stuff is onstream. We are stuck refurbishing again this time, but are we going to keep on doing that forever and a day?

**The Chairman:** Your question is have they done any studies on it?

**Mr. Benjamin:** Yes. Have you done an analysis on it?

**The Chairman:** It is a simple question and I hope it has a good simple answer, because this has come up before, Mr. Benjamin, and of course you are right; we are going to have VIA Rail sometime, whatever its status may be.

**Mr. Withers:** Right. I have asked Mr. Brennan to respond.

**Mr. Brennan:** Mr. Chairman, we certainly went into detail at the time that VIA was looking at acquiring new equipment. I guess the difficulty with it is that the costs of those cars, when the initial estimates came in, as distinct from the very first estimates, turned out to be considerably higher than anyone had expected—something in the order, as I recall, of about \$7 million per car. And since we are talking about 120 of them or thereabouts for the total requirement, we were looking at a bill of somewhere around a billion dollars for that.

What is being proposed now, the head-end conversion, which is essentially modernizing the heating and braking equipment of those cars, is considerably less than that. I have forgotten what the exact figure is. I do not think I have it with me, but as I recall it is something in the order of \$150 million. There is a world of difference between the two.

**Mr. Benjamin:** I was horrified too when I heard that price of \$7 million per car. I just found that incredible. They must be lining them with gold flake or something. Or a bunch of flakes are doing the bidding.

I am wondering if your department is considering as a matter of policy, Mr. Withers, now going to the manufacturers of those cars in Canada and saying all right, you no longer have a consortium; we want competitive bids. Have you thought of trying that to see what happens to the price that they originally quoted?

**Mr. Withers:** Mr. Chairman, as Mr. Benjamin says quite accurately, it is a policy question, and I would suggest that it is one that you may wish to pursue with the Minister. But I can say that we have examined all of the various options.

**Mr. Benjamin:** Did you get any estimates of price from other manufacturers in other countries to use for comparison purposes? I am thinking particularly of manufacturers in the States who make the double-decker cars. For matters of comparison, your own information

[Traduction]

au coût d'achat de nouveaux wagons. Il faut trois ans pour que le matériel soit mis en circulation. Cette fois-ci, VIA a de nouveau opté pour la rénovation, mais allons-nous toujours être obligés de passer par là?

**Le président:** Vous voulez savoir s'ils ont fait des études là-dessus?

**M. Benjamin:** Oui. Avez-vous fait une analyse à ce sujet?

**Le président:** Votre question est simple, et j'espère que la réponse est simple, elle aussi, parce qu'elle a déjà été soulevée, monsieur Benjamin. Vous avez absolument raison; nous ferons témoigner VIA Rail à un moment ou l'autre, quel que soit son statut.

**M. Withers:** Je vois. J'ai demandé à M. Brennan de répondre à la question.

**M. Brennan:** Monsieur le président, nous avons bien sûr étudié la question de façon détaillée au moment où VIA envisageait l'achat du nouveau matériel. Je pense que la difficulté majeure, en l'occurrence, c'est que quand nous avons reçu les estimations initiales du coût de ces wagons—je ne parle pas des toutes premières estimations—le coût s'est révélé beaucoup plus élevé que nous l'avions pensé; si je me rappelle bien, il s'agissait d'environ 7 millions de dollars le wagon. Comme il en aurait fallu à peu près 120, la facture se serait élevée à environ un milliard de dollars.

Ce que l'on se propose de faire maintenant, c'est une conversion qui consiste fondamentalement à moderniser l'équipement de chauffage et les freins des wagons. Le coût des travaux est de loin inférieur à celui de l'achat de nouveaux wagons. Je ne me rappelle pas le chiffre exact. Je ne crois pas l'avoir en mains, mais, si ma mémoire est bonne, le coût total de la conversion est de l'ordre de 150 millions de dollars. Il y a toute une différence entre les deux chiffres.

**M. Benjamin:** J'ai été horrifié, moi aussi, quand j'ai entendu parler de 7 millions de dollars le wagon. J'ai trouvé cela tout bonnement incroyable. Ils doivent les doubler d'or avant de partir, j'imagine, à moins que les soumissionnaires ne soient complètement partis.

Monsieur Withers, je me demande si votre ministère a songé à se donner pour politique d'aller voir les fabricants canadiens de ces wagons et de leur dire: ça va, vous n'avez plus de consortium. Nous voulons des soumissions. Avez-vous pensé à réclamer des soumissions, pour voir si le prix qu'on avait mentionné à l'origine resterait le même?

**M. Withers:** Monsieur le président, comme M. Benjamin le dit très justement, c'est une question de politique, et je crois qu'il serait préférable d'en parler avec le ministre. Je puis toutefois affirmer que nous avons étudié toutes les possibilités.

**M. Benjamin:** Avez-vous obtenu d'autres estimations de constructeurs d'autres pays, pour des fins de comparaison? Je pense particulièrement aux constructeurs américains de wagons à deux étages. Pour pouvoir établir des comparaisons avec le prix que vous

[Text]

versus the price quoted by the consortium in Canada, did you do any investigating on your own as to their price, even if it was a ballpark figure?

[Translation]

avait mentionné le consortium canadien, avez-vous cherché à vous renseigner sur le prix de ces constructeurs américains, ne serait-ce que pour en connaître l'ordre de grandeur?

• 1220

**Mr. Brennan:** I guess our initial look at those cars is based on the price of the Amtrak cars, which were considerably cheaper originally, as I recall, around \$4 million or \$5 million. By the time the design had been modified and turned into a Canadian standard and the bids came in for the new design, they were, as we have just said, considerably more.

As I recall, VIA did hire some consultants at the time to look at what the prices of equipment would be in various countries. The result was that the bids we were getting from the consortium were pretty close to what one might expect to get on a competitive bid.

**The Chairman:** I wish you would just address the question. It might shorten us even more, although Mr. Benjamin has been very co-operative. He has surprised us although we have also been here for some time. He is really asking what you have done. I mean, you are reviewing what a lot of people, and, I presume, VIA have done. Is that not just about it? I mean, you people in Transport did not go out and do this comparison of other cars; it was the people in VIA.

**Mr. Brennan:** Yes.

**The Chairman:** Then answer the questions put to you and we will shorten our hearings.

**Mr. Benjamin:** I am surprised at the department and the Minister—

**The Chairman:** I am surprised I answered any of those questions, quite frankly.

**Mr. Benjamin:** Since the Minister and the department have to go to Treasury Board to get approval for any money, I am surprised your surface branch, Mr. Withers, did not take this on. That means VIA was stuck with some more costs that they had to be voted. Is that not a proper role for the surface branch of your department?

**Mr. Withers:** No, it is not, Mr. Chairman. It is the role of the policy and co-ordination branch.

**Mr. Benjamin:** Okay, whatever branch.

**M. Brennan:** Je pense que notre étude initiale de ces wagons était fondée sur le prix des wagons Amtrak, qui coûtaient au départ beaucoup moins cher, environ 4 ou 5 millions de dollars, je pense. Quand ce modèle a été modifié de façon à répondre aux normes canadiennes et que nous avons étudié le nouveau modèle, le prix avait considérablement augmenté, comme je le disais.

Si ma mémoire est bonne, VIA a retenu à ce moment-là des consultants qu'elle a chargés de vérifier le prix du matériel dans différents pays. Cette vérification a révélé que les prix du consortium étaient sensiblement voisins de ceux que nous aurions pu espérer obtenir grâce à un appel d'offres.

**Le président:** J'aimerais que vous vous contentiez de répondre à la question. Cela pourrait nous faire gagner encore plus de temps, bien que M. Benjamin se soit montré très accommodant. Il nous a même étonnés, même si nous sommes ici depuis un bout de temps, nous aussi. Ce qu'il vous demande, c'est ce que vous avez fait. Ce que vous nous dites, c'est ce que toutes sortes de gens ont fait, y compris VIA, j'imagine. C'est à peu près ça, n'est-ce pas? Autrement dit, les fonctionnaires des Transports n'ont pas fait de comparaison des prix d'autres wagons; ce sont les employés de VIA qui l'ont fait.

**M. Brennan:** Oui.

**Le président:** Alors, contentez-vous de répondre aux questions qui vous sont adressées; cela nous permettra de raccourcir nos audiences.

**M. Benjamin:** Je suis étonné que le ministère et le ministre. . .

**Le président:** Je m'étonne d'avoir répondu moi-même à une question, franchement.

**M. Benjamin:** Étant donné que le ministre et le ministère ont pu obtenir l'autorisation du Conseil du Trésor pour ces dépenses, je m'étonne, monsieur Withers, que votre Direction des transports de surface n'ait pas assumé la responsabilité de ce dossier. Cela signifie que VIA a dû supporter de plus grosses dépenses que celles qui avaient dû être votées. N'était-ce pas là la responsabilité de la Direction des transports de surface de votre ministère?

**M. Withers:** Non, monsieur le président. Ce rôle incombe à la Direction de la politique et de la coordination.

**M. Benjamin:** C'est la responsabilité d'une direction quelconque de votre ministère.

[Texte]

**Mr. Withers:** We do, of course, examine very carefully all the work that is done by VIA and perform our own analysis on it to advise the Minister.

**Mr. Benjamin:** How long do you foresee us getting by with the refurbished equipment? Have you done any projections on its life expectancy? When will we eventually be faced with no other choice than to start buying new equipment?

**Mr. Withers:** Mr. Chairman, I would like to recall that in the announcement the Minister made at the time, he said there would be a further policy review in 1989.

**Mr. Benjamin:** Well, I still think, Mr. Chairman—

**Mr. Angus:** Maybe you will have your chance yet, Les.

**Mr. Benjamin:** That is another reason I am going to run again. I have been trying to get this done since 1977.

**Mr. Angus:** Can I come in on a supplementary, Mr. Chairman?

**The Chairman:** You surely may. We are almost through.

**Mr. Angus:** In terms of the equipment design, did Transport Canada evaluate the final design of those cars to determine whether it would be a Cadillac as opposed to a Ford? That is perhaps the best analogy I can come up with.

**Mr. Withers:** Yes, we did.

**Mr. Angus:** What did you find?

**Mr. Withers:** We found that what VIA was specifying was entirely reasonable and was not gold-plated at all.

**Mr. Angus:** I have one other area I want to pursue. I want to raise briefly the whole search and rescue aspect. I understand that it is a dual role: Transport has some responsibilities, Defence has others. Can you briefly separate the lines of responsibility?

**Mr. Withers:** I will call upon the assistant deputy minister, marine, and the Commissioner of the Canadian Coastguard, Mr. Quail, who has the departmental responsibility, not only for the departmental program delivery but also as our representative to the government-wide effort on search and rescue.

**Mr. R. Quail (Commissioner, Canadian Coast Guard; Assistant Deputy Minister, Marine, Department of Transport):** The response is that the lead Minister in the Government of Canada for search and rescue is the Minister of National Defence. The delivery of the program is divided between the Department of National

[Traduction]

**M. Withers:** Nous passons soigneusement en revue toutes les analyses de VIA, bien entendu, et nous les analysons nous-mêmes pour pouvoir conseiller le ministre.

**M. Benjamin:** Combien de temps pensez-vous que VIA pourra fonctionner avec ce matériel rénové? Avez-vous fait des projections sur sa durabilité? Quand finirons-nous par être forcés de commencer à acheter du nouveau matériel?

**M. Withers:** Monsieur le président, j'aimerais rappeler que dans la déclaration qu'il avait faite à ce moment-là, le ministre avait dit qu'il y aurait un réexamen de la politique en 1989.

**M. Benjamin:** Eh bien, je persiste à croire, monsieur le président. . .

**M. Angus:** Peut-être aurez-vous l'occasion de revenir à la charge, Les.

**M. Benjamin:** C'est une autre raison de chercher à être réélu. J'essaie de régler ce problème depuis 1977.

**M. Angus:** Pourrais-je poser une question supplémentaire, monsieur le président?

**Le président:** Bien sûr. Nous avons presque fini.

**M. Angus:** En ce qui concerne la conception du matériel, Transports Canada a-t-il évalué la conception finale de ces wagons pour voir si c'étaient des Cadillac plutôt que des Ford? C'est probablement la meilleure analogie que je puisse vous donner.

**M. Withers:** Oui.

**M. Angus:** Qu'avez-vous constaté?

**M. Withers:** Nous avons constaté que ce que VIA spécifiait était tout à fait raisonnable. Il n'y avait là rien d'exagéré.

**M. Angus:** J'ai des questions à poser dans un autre secteur. Je vais soulever brièvement tout le dossier de la recherche et du sauvetage. Si je comprends bien, il y a deux ministères intéressés: les Transports ont certaines responsabilités à cet égard et la Défense en a d'autres. Pourriez-vous préciser brièvement comment ces responsabilités se partagent?

**M. Withers:** Je vais demander au sous-ministre adjoint des Transports maritimes, M. Quail, qui est aussi commissaire de la Garde côtière canadienne, de répondre. M. Quail est responsable non seulement de l'administration des programmes du ministère dans ce secteur, mais il est aussi notre représentant pour tous les programmes gouvernementaux de recherche et de sauvetage.

**M. R. Quail (commissaire de la Garde côtière canadienne; sous-ministre adjoint, Transports maritimes, ministère des Transports):** Le principal ministre responsable des opérations de recherche et de sauvetage est le ministre de la Défense nationale. L'administration du programme est répartie entre le ministère de la

[Text]

Defence and the Department of Transport, Canadian Coast Guard. The dedicated marine support for search and rescue in Canada is a Coast Guard responsibility. The dedicated air support for search and rescue is a Department of National Defence responsibility.

[Translation]

Défense nationale et la Garde côtière canadienne, qui relève du ministère des Transports. Les services maritimes réservés au Canada à la recherche et au sauvetage relèvent de la Garde côtière. Les services aériens réservés à la recherche et au sauvetage relèvent du ministère de la Défense nationale.

• 1225

In addition, to support the lead Minister, the Minister of National Defence, there is a national SAR secretariat headed by an executive director. It provides policy advice and policy guidance on the requirements for search and rescue to the lead Minister. It is handled by an interdepartmental committee on search and rescue with representatives from the Department of Transport, the Department of National Defence, and from other interested departments, which provide secondary assistance in search and rescue such as atmospheric environmental services for weather forecasting, the RCMP, and the Fisheries Department.

**Mr. Angus:** In terms of the air side, and I realize you have indicated it is the Department of National Defence, if there is determined to be a gap in air services available—I am thinking particularly of helicopters and of the lower Great Lakes—is provision of equipment totally within the Defence Department? Or does the Transport Department have a responsibility or role either to lobby for equipment or to provide equipment, and make it available to the Defence Department for operations?

**Mr. Quail:** The responsibility for the acquisition and operation of dedicated search and rescue air facilities is a Department of National Defence responsibility. The new national SAR secretariat has a responsibility for the development of levels of service questions. Then the two operating departments have the responsibility to meet those levels of service, which are under development now by the national SAR secretariat. Generally speaking, it is Department of National Defence. We would work with them, because you cannot operate the ships and helicopters to the exclusion of one from the other.

**Mr. Angus:** Is there a specific review of the lower Great Lakes in terms of the provision of search and rescue? I am thinking of one accident earlier this year where the couple was found not by search and rescue but by a photographer in a newspaper helicopter.

**Mr. Quail:** I am not aware that DND is doing a specific review. They do a review after each major SAR incident in which there was a loss of life to see if there is some lessons to be learned. That I know is done. Those particular incidents we also had a look at.

En outre, pour seconder le ministre de la Défense nationale, premier responsable, un secrétariat national de la SAR, dirigé par un directeur exécutif, lui donne des conseils de politique sur les besoins en la matière. Le secrétariat est assuré par un comité interministériel de recherche et de sauvetage composé de représentants du ministère des Transports, du ministère de la Défense nationale et des autres ministères intéressés, qui s'occupent d'activités secondaires de recherche et de sauvetage, par exemple des services de l'environnement atmosphérique pour les prévisions météorologiques; la GRC et le ministère des Pêches et Océans sont aussi représentés au comité.

**M. Angus:** Du côté du service aérien—et j'ai bien compris, comme vous l'avez dit, que c'est le ministère de la Défense nationale qui en est responsable—si l'on constate une lacune dans les services disponibles, particulièrement dans le cas des hélicoptères et de la partie aval des Grands lacs, l'équipement nécessaire doit-il être fourni entièrement par le ministère de la Défense nationale? Votre ministère peut-il être appelé à chercher à obtenir de l'équipement ou à en fournir à la Défense, pour les opérations?

**M. Quail:** La responsabilité de l'acquisition et de l'exploitation du matériel utilisé pour les opérations aériennes de recherche et de sauvetage incombe entièrement au ministère de la Défense nationale. Le nouveau secrétariat national de la SAR est responsable de l'établissement des niveaux de service. A partir de là, les deux ministères chargés de la prestation des services doivent les assurer de façon à respecter ces niveaux, que le secrétariat national est en train de fixer. Dans l'ensemble, la responsabilité opérationnelle incombe au ministère de la Défense nationale. Bien entendu, nous collaborons avec eux, parce qu'il est impossible d'utiliser les navires et les hélicoptères indépendamment les uns des autres.

**M. Angus:** Y a-t-il un examen particulier de la situation de la partie aval des Grands lacs quant à la prestation des services de recherche et de sauvetage? Je songe à un accident qui s'est produit plus tôt cette année, quand le couple en danger a été trouvé non pas par le personnel des services de recherche et de sauvetage, mais bien par un photographe à bord de l'hélicoptère d'un journal.

**M. Quail:** Je ne sais pas si le MDN fait un examen à ce sujet. Il y a un examen après chaque incident majeur de recherche et de sauvetage qui s'est conclu par la mort de quelqu'un, pour voir si l'on peut en tirer des enseignements. Je sais qu'il y a un examen de ce genre. Bien entendu, nous avons aussi étudié ces incidents-là.

[Texte]

In our own plan inside Coast Guard we are essentially looking at a replacement. We have replacement program in place for the existing fleet.

**Mr. Angus:** Just a final comment, Mr. Chairman. Perhaps you can pass this on to your colleagues on the committee.

I have high praise for the work done by the search and rescue group out of Edmonton throughout northwestern Ontario. This fall in the very tragic situation where two men were lost, the search went on for many days. They were very good in terms of responding to the concerns and the demands, if you like, of the families of the two lost people. I think they went well beyond what would normally be appropriate, in some cases putting themselves at risk, overextending their time, things like that. I do want to say publicly how much we appreciated the work. We would have liked to have been able to find the two, but that was not possible. They worked extremely hard, and I have great faith in their abilities.

**Mr. Quail:** I will pass that on to General Mortimer.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Angus, for those thoughtful comments. I think it might be a very good time to conclude this meeting with the proviso that utilizing the discretion of the Chair for one question, which I really should know the answer to but perhaps it has not been defined. . . In terms not of SAR but the icebreaker that is supposed to be in the north at some date in the future, has the formula for costing been determined? How much is going to be borne by Transport, if any, or is it all going to be Defence?

**Mr. Quail:** Mr. Chairman, the contract for the Canadian defence phase or the design phase was awarded last week. It will be signed this week for \$7.85 million. The funding on the capital side is \$317 million in 1985 dollars. That will be escalated up as you go into the construction contract. The formula for funding the construction of the icebreaker has been determined by the government. From the Department of Transport envelope it will be about \$188 million.

• 1230

**The Chairman:** Will the balance be picked up by Defence?

**Mr. Quail:** The balance will be picked up not only by Defence but also by other parts of the government.

**The Chairman:** It is a real stew.

**Mr. Angus:** It all comes out of the same pot, though.

**The Chairman:** Thank you. I know we will be hearing on it.

[Traduction]

Pour notre part, à la Garde côtière, nous devons fondamentalement songer à remplacer notre flotte actuelle. Nous avons d'ailleurs un programme à cette fin.

**M. Angus:** Je voudrais juste faire un dernier commentaire, monsieur le président. Peut-être pourriez-vous le communiquer à vos collègues du comité.

Je n'ai que des éloges à faire au groupe de recherche et de sauvetage qui est chargé d'assurer le service depuis Edmonton jusque dans tout le nord-ouest de l'Ontario. Cet automne, dans le cas tragique où deux hommes se sont perdus, la recherche s'est poursuivie pendant des jours et des jours. Le personnel du service a très bien réagi aux inquiétudes et aux exigences, si l'on peut parler ainsi, des familles des deux hommes perdus. Je pense qu'ils sont allés bien au-delà de ce que l'on aurait normalement considéré comme normal, et qu'ils se sont, dans certains cas, exposés eux-mêmes au danger, en prolongeant leurs heures de travail, par exemple. Je tiens à dire publiquement jusqu'à quel point nous avons apprécié leur travail. Nous aurions aimé pouvoir trouver les deux hommes perdus, mais nous n'avons pas pu le faire. Le personnel de recherche et de sauvetage a travaillé très fort, et j'ai entièrement confiance en sa compétence.

**M. Quail:** J'en ferai part au général Mortimer.

**Le président:** Merci, monsieur Angus, pour vos commentaires. Je pense que le moment est peut-être très bien choisi pour mettre fin à la séance, à condition que je puisse me prévaloir de ma prérogative pour poser une question, dont je devrais sans doute connaître la réponse, mais peut-être n'a-t-elle pas été définie. . . Il ne s'agit pas des services de SAR, mais plutôt du brise-glace qui est censé être utilisé dans le Nord dans l'avenir. A-t-on déterminé la formule de répartition des coûts? Les Transports en supporteront-ils une partie, ou la Défense devra-t-elle en assumer la totalité?

**M. Quail:** Monsieur le président, le marché pour la phase de défense ou de conception a été adjugé la semaine dernière. Nous signerons cette semaine le contrat, d'une valeur de 7,85 millions de dollars. Le financement des immobilisations s'élève à 317 millions de dollars, en dollars de 1985. Les coûts augmenteront nettement quand la construction commencera. La formule de financement de la construction du brise-glace a été établie par le gouvernement. Environ 188 millions de dollars seront tirés de l'enveloppe du ministère des Transports.

**Le président:** Le reste sera fourni par le ministère de la Défense?

**M. Quail:** Le reste sera fourni non seulement par la Défense, mais aussi par d'autres organismes gouvernementaux.

**Le président:** Quelle salade!

**M. Angus:** Tout sort du même pot.

**Le président:** Merci. Je sais que nous en entendrons parler.

*[Text]*

Gentlemen, colleagues, and Mr. Withers, I want to thank you very much for coming. I know there was not too much notice. Also whether they found it educational or not or whether there was a pause in the department to have the different directors general and officials from your department, we did cover quite a rainbow of activity, as you surmised. I really want to thank you for—

**Mr. Benjamin:** The department might be run better.

**The Chairman:** —bringing everybody and for bearing with us today. As I say, we will be seeing you more in the new year. Some of the matters we touched on today will certainly be explored further with some of the agencies and also with the department. Again thank you very much and thank you, colleagues, for co-operating.

This committee stands adjourned until next Thursday at 9.30 a.m., when the officials on Terminal Three will be before us. We then have a little problem. I think, without getting technical now, we have this report we have to consider in view of some things. I think we can use the report, perhaps without even publishing the report; that is, the part of it referring to Terminal Three. I think we should let the officials... this will be the basis obviously of some questions. At that time, members will use it whether we formally have adopted it or not. We have a problem with formally adopting it; we do not have enough members around here at the moment.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, we authorized the committee. Unless there were some substantive changes that you feel have to made, why do you not proceed with the report and get it tabled?

**The Chairman:** I was hoping to do it before the Thursday meeting. I was talking to Mary. I think we can. I will be back to you on it.

**Mr. Benjamin:** If there is something substantive—

**The Chairman:** There is nothing substantive.

**Mr. Benjamin:** —we have authorized you and the clerk to—

**The Chairman:** It is just production, I think, at the moment.

Thank you very much. The committee is adjourned until 9.30 a.m. Thursday.

*[Translation]*

Messieurs, chers collègues, monsieur Withers, je vous remercie beaucoup d'être venus. Je sais que vous n'avez pas eu beaucoup de temps pour vous préparer. Par ailleurs, je ne sais pas si tous les directeurs généraux et autres représentants du ministère ont trouvé l'expérience enrichissante, ou s'il a fallu que le ministère cesse de fonctionner, mais nous avons couvert toute une gamme d'activités, comme vous l'aviez prévu. Je tiens vraiment à vous remercier. . .

**M. Benjamin:** Le ministère pourrait être mieux administré.

**Le président:** . . . d'avoir amené tout le monde à la séance et d'avoir eu la patience de nous répondre. Comme je le disais, nous vous verrons plus souvent l'an prochain. Nous pousserons certainement plus loin notre étude de certaines des questions dont nous avons parlé aujourd'hui, avec votre ministère et avec certains des organismes. Je vous remercie encore beaucoup, et je remercie aussi mes collègues d'avoir été si accommodants.

Le Comité ajourne jusqu'à jeudi prochain, à 9h30, quand nous rencontrerons les représentants de l'Aérogare trois. A cet égard, nous aurons une petite difficulté, je crois, sans entrer dans les détails, car nous devons étudier ce rapport, compte tenu de certaines questions. Je pense que nous pouvons utiliser ce rapport, peut-être même sans le publier, c'est-à-dire la partie du rapport qui traite de l'Aérogare trois. Je pense que nous devrions laisser les représentants... le rapport nous amènera sûrement à poser certaines questions. A ce moment-là, les membres du Comité s'en serviront, que nous l'ayons adopté ou pas. J'ai du mal à me résoudre à l'adopter officiellement, car nous n'avons pas suffisamment de membres présents pour le moment.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, nous avons autorisé le Comité à le faire. A moins que vous soyez d'avis qu'il faut faire des changements de fond, pourquoi ne déposez-vous pas le rapport?

**Le président:** J'espérais le faire avant la séance de jeudi. J'en parlais à Mary. Je pense que nous pouvons le faire. Je vous en reparlerai.

**M. Benjamin:** S'il y a une question de fond. . .

**Le président:** Il n'y en a pas.

**M. Benjamin:** . . . nous vous avons autorisés, vous et la greffière, à. . .

**Le président:** C'est juste une question de production, je pense, pour le moment.

Je vous remercie beaucoup. La séance est levée jusqu'à 9h30, jeudi.

















*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

#### WITNESSES

##### *From the Department of Transport:*

R.M. Withers, Deputy Minister;  
C. LaFrance, Assistant Deputy Minister—Aviation;  
N. van Duyvendyk, Assistant Deputy Minister—  
Finance;  
R. Quail, Commissioner, Canadian Coast Guard—  
Assistant Deputy Minister—Marine;  
M. Brennan, Associate Assistant Deputy Minister—  
Policy and Coordination;  
D. McAree, Executive Director—Airports Authority  
Group;  
John Rodocanachi, Director General—Security and  
Emergency Planning.

#### TÉMOINS

##### *Du ministère des Transports:*

R.M. Withers, sous-ministre;  
C. LaFrance, sous-ministre adjoint—Aviation;  
N. van Duyvendyk, sous-ministre adjoint—Finances;  
R. Quail, commissaire, Garde côtière canadienne—sous-  
ministre adjoint—Transport maritime;  
M. Brennan, sous-ministre adjoint associé—Politique et  
coordination;  
D. McAree, directeur exécutif—Groupe de gestion des  
aéroports;  
John Rodocanachi, directeur général—Sécurité et  
planification d'urgence.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 45

Friday, December 4, 1987

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 45

Le vendredi 4 décembre 1987

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the  
Standing Committee on**Procès-verbaux et témoignages du Comité  
permanent des*

## Transport

## Transports

**RESPECTING:**

Trip to Europe to study airport ownership and management, airline privatization, aviation safety and security and rail passenger service

**CONCERNANT:**

Le voyage en Europe dans le but d'étudier les répercussions de la déréglementation des services aériens sur la politique gouvernementale à l'égard de la propriété et de la gestion des aéroports, des installations aéroportuaires, de la sécurité, de la concentration des services aériens et de la privatisation, et des services ferroviaires

**INCLUDING:**

Third report to the House

**Y COMPRIS:**

Troisième rapport à la Chambre



Second Session of the Thirty-third Parliament,  
1986-87

Deuxième session de la trente-troisième législature,  
1986-1987

## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl L. Gray

### Members

Iain Angus  
Ross Belsher  
Les Benjamin  
Terry Clifford  
Dennis H. Cochrane  
André Ouellet  
Joe Reid  
Fernand Robichaud  
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Mary MacDougall

*Clerk of the Committee*

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl L. Gray

### Membres

Iain Angus  
Ross Belsher  
Les Benjamin  
Terry Clifford  
Dennis H. Cochrane  
André Ouellet  
Joe Reid  
Fernand Robichaud  
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

*Le greffier du Comité*

Mary MacDougall

The Standing Committee on Transport has the honour to present its

### THIRD REPORT

Pursuant to S.O. 96(2), the Committee is undertaking a study of airport ownership and management, airline privatization and aviation safety and security. On August 25, 1987, the Committee received an Order of Reference to visit several European countries in connection with this study. In addition, the Committee was also given a mandate to study rail passenger services.

The Committee's program included meetings and talks with government, airline, airport and rail officials in London, Amsterdam, Frankfurt and Paris. Discussions were also held in Brussels with European Commission officials concerned with the European Community's air, rail and competition policies and programs. What follows are the Committee's comments, observations and, where appropriate, recommendations flowing from what the Committee thought was a most informative and educational experience.

Le Comité permanent des transports a l'honneur de présenter son

### TROISIÈME RAPPORT

Conformément au paragraphe 96(2) du Règlement, le Comité a étudié la propriété et la gestion des aéroports, la privatisation des compagnies aériennes et les questions de sécurité et de sûreté aériennes. Le 25 août 1987, le Comité a reçu un ordre de renvoi l'autorisant à se rendre dans plusieurs pays européens au sujet de cette étude. De plus, le Comité a également eu pour mandat d'étudier les services ferroviaires de transport de voyageurs.

Le programme du Comité incluait des réunions et des discussions avec des dirigeants gouvernementaux, de compagnies aériennes, d'aéroports et de sociétés de chemin de fer à Londres, Amsterdam, Francfort et Paris. Le Comité a aussi eu des discussions à Bruxelles avec les responsables au sein de la Commission européenne des politiques et des programmes aériens, ferroviaires et de concurrence de la Communauté européenne. Voici les remarques, les observations et, le cas échéant, les recommandations formulées par le Comité à la suite de cette expérience qui fut, selon lui, des plus instructives.

LIBERALIZATION OF CIVIL AVIATION IN EUROPE.....	5	LA LIBÉRALISATION DE L'AVIATION CIVILE EN EUROPE.....	5
AIRPORT OWNERSHIP AND MANAGEMENT.....	6	LA PROPRIÉTÉ ET LA GESTION DES AÉROPORTS.....	6
A. The Privatization of the British Airports Authority (BAA).....	6	A. Privatisation de la <i>British Airports Authority</i> (BAA).....	6
B. Birmingham International Airport (BIA)—A Freeport.....	8	B. L'aéroport international de Birmingham: Un port franc.....	8
THE CONTINENTAL SCENE.....	9	LA SCÈNE CONTINENTALE.....	9
PRIVATIZATION.....	13	LA PRIVATISATION.....	13
A. Privatization of British Airways.....	13	A. Privatisation de <i>British Airways</i> .....	13
B. Privatization on the Continent.....	14	B. Privatisation sur le continent.....	14
SAFETY.....	15	LA SÉCURITÉ.....	15
SECURITY.....	16	LA SÛRETÉ.....	16
RAIL PASSENGER SERVICE.....	17	LES SERVICES DE TRANSPORT FERROVIAIRE DE PASSAGERS.....	17
PORTS.....	21	LES PORTS.....	21
CONCLUSION.....	22	CONCLUSION.....	22
OBSERVATIONS.....	23	OBSERVATIONS.....	23
RECOMMENDATIONS.....	24	SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS.....	24
APPENDIX I.....	26	ANNEXE I.....	27
APPENDIX II.....	28	ANNEXE II.....	28
APPENDIX III.....	29	ANNEXE III.....	29

## LIBERALIZATION OF CIVIL AVIATION IN EUROPE

The Committee was informed by European Commission officials that for some time the European Commission has been slowly but surely pushing for liberalization of scheduled international air services within Europe. In fact, the European Commission put before the European Community's Council of Ministers a liberalization package in June of this year which included the following provisions:

- member states can unilaterally approve tariff changes provided revenues are sufficient to cover operating costs;
- movement away from strict 50/50 capacity sharing on bilateral routes;
- discount (90% to 60% of economy tariff) and deep discount (60-40%) fares will be allowed under strictly defined conditions;
- a limited right for regional airlines to provide scheduled services to category I (hub) airports;
- limited "fifth freedom" rights and the right to drop off passengers will be allowed on certain routes;
- automatic multiple designation whereby one member state will be able to authorize several carriers to operate on the same route without consulting the other member state concerned.

The Committee was informed that this package was not adopted, not because of any fundamental disagreement, but because of an unrelated dispute between the United Kingdom and Spain over Gibraltar's status as a "regional" British airport. Nevertheless, the Committee was assured that the Commission will continue its drive to liberalize air transport and hopes to have the package approved by April of next year. Commission officials stressed that if this is achieved, it will have to be done by consensus, as is the norm with Community policies.

What is of interest to the Committee is that the Commission's package, after years of debate and little change in air transport policies, is really very modest by Canadian or American standards. One good way of demonstrating this is illustrated in Appendix I, where the Commission's package is compared to the major terms of the new Canada-U.K. Air Services Agreement signed a few months ago.

## LA LIBÉRALISATION DE L'AVIATION CIVILE EN EUROPE

Des responsables de la Commission européenne ont déclaré au Comité que depuis un certain temps leur organisme faisait lentement mais sûrement pression en faveur de la libéralisation des services réguliers internationaux de transport aérien en Europe. De fait, la Commission européenne a déposé devant le Conseil des Ministres de la Communauté européenne en juin 1987 un programme de libéralisation qui renfermait les dispositions suivantes:

- autorisation pour les États d'approuver unilatéralement des modifications aux tarifs en vigueur pourvu que les recettes suffisent à couvrir les dépenses d'exploitation;
- abandon du partage strict moitié-moitié de la capacité sur les itinéraires bilatéraux;
- autorisation d'accorder des rabais (de 90 p. 100 à 60 p. 100 sur les tarifs économiques) et des rabais importants (de 60 p. 100 à 40 p. 100) aux termes de conditions rigoureusement définies;
- octroi d'un droit limité pour les compagnies aériennes régionales d'assurer des services réguliers dans les aéroports de la catégorie I (les plaques-tournantes);
- octroi de droits limités «de cinquième liberté» et du droit de déposer des passagers sur certains itinéraires; et
- désignation multiple automatique aux termes de laquelle un État membre pourra autoriser plusieurs transporteurs à exploiter un service sur le même itinéraire sans avoir à consulter l'autre État membre concerné.

Le Comité a appris que ce programme n'avait pas été adopté, non pas en raison d'un désaccord fondamental, mais à cause d'un conflit sans rapport entre le Royaume-Uni et l'Espagne au sujet du statut de Gibraltar, désigné aéroport «régional» britannique. Néanmoins, le Comité a reçu l'assurance que la Commission poursuivra ses efforts afin de libéraliser le transport aérien et s'est laissé dire qu'elle espère faire approuver le programme d'ici à avril prochain. Des responsables de la Commission ont souligné que si la chose se réalisait, il faudrait que cela se fasse à l'unanimité, puisque c'est la norme au niveau des politiques de la Communauté.

Le Comité note avec intérêt que le programme de la Commission, après des années de discussions et le petit nombre de modifications apportées aux politiques en matière de transport aérien, est vraiment très modeste selon les normes canadiennes ou américaines. L'annexe I au présent rapport, où l'on compare le programme de la Commission aux principales clauses de la nouvelle entente sur les services aériens que le Canada et le Royaume-Uni ont conclue il y a quelques semaines, en constitue une bonne illustration.

Clearly the Europeans are developing a very cautious, gradual policy towards the deregulation (or what they term "liberalization") of air transport. This is in sharp contrast with the dramatic and sweeping American initiative in 1978. Obviously this leaves Canada's evolutionary approach to airline deregulation, which culminated in the new *National Transportation Act, 1987*, occupying the middle ground.

It was clear to the Committee from discussions with airline officials that the major European carriers see liberalization as inevitable and are preparing for it, some with more enthusiasm than others. However, there was one major concern expressed frequently to the Committee. This was the fear of American competition through U.S. airline domination of computer reservation systems in Europe. There is no doubt that substantial market power flows from control of such systems. To counter this possibility two groups of airlines have banded together to develop and distribute their own computer reservation systems. Fittingly, these are called Amadeus and Galileo. To the Committee's knowledge no Canadian airline that currently operates international air services has joined either group. The Committee recognizes that it is vital for Canadian carriers, not only to maintain, but also to exploit the potential for increasing market share in the European market. One approach to achieving this goal would be for Canadian carriers to give consideration to the possibility of becoming involved in one or the other of these European systems.

## AIRPORT OWNERSHIP AND MANAGEMENT

### A. The Privatization of the British Airports Authority (BAA)

In the Committee's view, any discussion of airport ownership and management in Europe must start with the recent privatization of the British Airports Authority (BAA). The Authority owns and operates, through its subsidiary companies, seven U.K. airports: Heathrow, Gatwick and Stansted in the south-east, and Glasgow, Edinburgh, Prestwick and Aberdeen in Scotland. In the 12 months to 31 March 1987, these airports handled 73% of air passenger traffic and 85% of air cargo in the U.K.

The Committee met with senior officials of the Authority and was informed that its privatization has been a great success. The share issue was enthusiastically

Les Européens, de toute évidence, sont en train d'élaborer une politique très prudente et très graduelle de «déréglementation» (ou ce qu'ils appellent «libéralisation») du transport aérien. Cette façon de faire offre un contraste flagrant par rapport à l'initiative spectaculaire et radicale qu'ont prise les Américains en 1978. Cela fait manifestement de l'approche évolutionniste du Canada vis-à-vis de la déréglementation du transport aérien, qui a finalement mené à l'adoption cette année même de la nouvelle *Loi nationale sur les transports*, un moyen terme. Le Comité estime que c'est ce que la réforme de la réglementation canadienne devrait être et c'est ce que les discussions qu'il a eues en Europe ont confirmé. Le Canada a réussi à réaliser à peu près le juste équilibre et le bon compromis, ce que, selon le Comité, les Européens et les Américains n'ont pas encore trouvé le moyen de faire.

Il a paru évident au Comité, à partir des discussions qu'il a eues avec des dirigeants de compagnies aériennes, que les principaux transporteurs européens perçoivent la libéralisation comme inévitable et qu'ils s'y préparent, certains avec plus d'enthousiasme que d'autres. Il a cependant été souvent fait mention au Comité d'une inquiétude majeure: la peur de la concurrence américaine, et plus précisément de la domination par les compagnies aériennes des États-Unis des systèmes informatisés de réservation sur le continent européen. Il est clair que le contrôle de ces systèmes conditionne celui du marché. Pour contrer pareille possibilité, deux groupes de compagnies aériennes se sont alliés et ont élaboré et implanté leurs propres systèmes informatisés de réservation. Avec à-propos, on appelle ces systèmes Amédée et Galilée. À la connaissance du Comité, aucune compagnie aérienne canadienne assurant présentement des services internationaux n'a adhéré à l'un ou l'autre système. Le Comité estime qu'il est vital pour les transporteurs canadiens non seulement de maintenir leur part du marché européen, mais aussi d'exploiter les possibilités de l'accroître. Une des façons d'y parvenir serait d'examiner la possibilité d'adhérer à l'un ou l'autre système européen.

## LA PROPRIÉTÉ ET LA GESTION DES AÉROPORTS

### A. Privatisation de la British Airports Authority (BAA)

Le Comité estime que toute discussion de la propriété et de la gestion des aéroports en Europe doit avoir pour point de départ la récente privatisation de la *British Airports Authority* (BAA). Cette dernière possède et exploite, par l'entremise de ses filiales, sept aéroports du Royaume-Uni: Heathrow, Gatwick et Stansted, dans le Sud-Est, et Glasgow, Édimbourg, Prestwick et Aberdeen, en Écosse. Durant l'année qui a pris fin le 31 mars 1987, 73 p. 100 du trafic aérien de passagers et 85 p. 100 du trafic aérien de marchandises au Royaume-Uni ont transité par ces aéroports.

Le Comité a rencontré des cadres supérieurs de la BAA, qui l'ont informé que la privatisation de la *British Airports Authority* avait été un franc succès. L'émission

received by the London and overseas markets. Indeed, it was over-subscribed and 500 million shares were sold for total revenue of £1.28 billion. Employee participation in the flotation was encouraged and it was high. The Authority's officials believe that the key to this successful privatization was in the setting of the share price and the marketing of the subscription. They told the Committee that the following major factors were in play:

1. The government wanted privatization to be a success.
2. The government wanted to obtain the highest return possible on its investment in order to reduce its deficit.
3. The government wanted to encourage the small investor, widen share ownership and make it attractive to the London market.
4. The BAA wanted to keep the share price as low as possible to be able to build on it with healthy profits and good performance.

The Committee was left with the impression that the privatization of the BAA was a classic example of Mrs. Thatcher's brand of "popular capitalism". What was of great interest to the Committee was that the government, through a mechanism known colloquially as the "golden share", can still control the ownership of the Authority. It is provided in the legislation that no single shareholder can own more than 15% of the voting shares of the Authority. If a shareholder goes above that limit, the government, through the use of its golden share (see Appendix II), can disenfranchise the shareholder—thus taking away his ability to exercise his voting power. The Committee was impressed with this approach and thought it was an interesting device for controlling the level of foreign ownership, preventing hostile takeovers and possible collusion among shareholders.

What also intrigued the Committee was that the government continues to regulate, through a formula established in the legislation, the charges that the BAA can impose for airline activities. Furthermore, the government still regulates, albeit in a flexible and liberal way, domestic air services, and has complete responsibility for bilateral air negotiations for both scheduled and charter air services. The Committee is forced to conclude that, while the BAA is now in the private sector, the long arm of government is still very much in evidence and control.

d'actions a été accueillie avec enthousiasme par les marchés de Londres et d'outre-mer. On en a en effet acheté une quantité supérieure à celle prévue (500 millions d'actions ont été vendues pour des recettes totales de 1,28 milliard de livres sterling. On a aussi incité les employés de la BAA à en acheter, ce qu'ils ont fait dans une forte proportion. Les dirigeants de la BAA croient que le succès de la privatisation de cette dernière tient au prix qui a été fixé pour les actions et à la commercialisation de leur émission. Ils ont précisé au Comité que les principaux facteurs en jeu étaient les suivants:

1. Le gouvernement voulait que la privatisation soit un succès.
2. Le gouvernement voulait obtenir le plus haut rendement possible sur son investissement afin de réduire son déficit.
3. Le gouvernement voulait encourager les petits investisseurs à acheter des actions de la BAA, davantage en répartir la propriété, et rendre ces actions attrayantes aux yeux du marché londonien.
4. La BAA voulait garder le prix des actions aussi bas que possible pour être en mesure d'en tirer de bons profits et un bon rendement.

Le Comité a conservé l'impression que la privatisation de la BAA était un exemple classique de la marque de fabrique de M<sup>me</sup> Thatcher, le «capitalisme populaire». Que le gouvernement britannique, par un mécanisme connu familièrement sous le nom d'«action préférentielle», puisse encore contrôler la propriété de la BAA a toutefois beaucoup soulevé l'intérêt des membres du Comité. La loi prévoit qu'aucun actionnaire ne peut posséder plus de 15 p. 100 des actions avec droit de vote de la *British Airways Authority*. Si un actionnaire dépasse cette limite, le gouvernement, grâce à son «action préférentielle» (voir l'annexe II) peut priver de ses droits ledit actionnaire, lui ôtant ainsi la possibilité d'exercer son droit de vote. Le Comité a été impressionné par cette approche et a pensé qu'il s'agissait-là d'un mécanisme intéressant, qui permet de contrôler le degré de propriété étrangère, et aussi d'éviter les prises de contrôle par des intérêts hostiles et les possibilités de collusion entre actionnaires.

Le Comité a aussi été intrigué par le fait que le gouvernement continue à réglementer, à l'aide d'une formule prévue dans la loi, les droits que la BAA peut imposer sur les activités des compagnies aériennes. En outre, le gouvernement britannique réglemente toujours, quoique de façon souple et libérale, les services aériens intérieurs, et assume l'entière responsabilité des négociations bilatérales concernant les services aériens réguliers et nolisés. Le Comité est donc obligé de conclure que si la BAA fait aujourd'hui partie du secteur privé, le gouvernement britannique a encore, manifestement, le bras long et exerce toujours un contrôle très serré sur l'entreprise.

Finally, in connection with the BAA, the Committee was given a tour of Heathrow's new Terminal 4. What impressed the Committee was that passengers, upon coming through the doors of the departure level of the terminal, are immediately faced at a very short distance with a long row of check-in counters (72 currently) of which they can choose any one. It appears to be easy, simple and quick to check in. The Committee hopes that in the planning of Terminal 3 at Pearson International Airport this will also occur. Indeed, it would like to recommend that:

The highest priority in the planning and construction of the departure level of Terminal III at Pearson International Airport be given to check-in facilities for the comfort and convenience of departing passengers.

#### **B. Birmingham International Airport (BIA)—A Freeport**

During its London visit, the Committee also met with a senior official of Birmingham International Airport P.L.C. (Public Limited Company). He explained that all regional airports like Birmingham are owned and operated by local authorities. However, as a result of the *Airports Act, 1986*, these airports can become limited companies with private sector investment. B.I.A. has done this and is owned by seven local authorities. They own all the shares and to date have not issued further equity to the private sector, nor have any other local authorities who own regional airports.

It was emphasized to the Committee that B.I.A. (over two million passengers and profits of £3 million in 1986) is run as a business and that is the key to its current success and future profitability. A commercial orientation, attitude and a good management structure, free from interference and subsidy, are essential. The Committee agrees with this approach and would like to see it applied in Canada to the fullest extent possible. However, the Committee does want to point out that the level of capital investment at B.I.A. is still controlled by the government's public sector borrowing requirements (which is not the case for the BAA). Moreover, a significant contributor to B.I.A.'s financial success is the rather healthy passenger tax of £7.65. In fact, on the basis of what the Committee learned, it is difficult for the Committee to envisage a profitable regional airport operation in Canada without some sort of passenger tax being levied by the airport authority.

Enfin, à propos de la BAA, mentionnons que celle-ci a organisé pour le bénéfice des membres du Comité une visite du nouveau terminal 4 d'Heathrow. Le Comité a été impressionné par le fait que les passagers, lorsqu'ils franchissent les portes de départ du terminal, font immédiatement face sur une très courte distance à une longue rangée de comptoirs d'enregistrement (au nombre de 72 actuellement) parmi lesquels ils peuvent choisir celui qui leur plaît. Il semble facile, simple et rapide de s'enregistrer. Le Comité espère qu'on en prévoira également dans le cadre de la planification du terminal 3 de l'aéroport international Lester B. Pearson. Le Comité recommande donc:

Que, dans le cadre de la planification et de la construction du niveau de départ du terminal III de l'aéroport international Lester B. Pearson, on accorde la priorité aux services d'enregistrement pour le confort et la commodité des passagers qui le quittent.

#### **B. L'aéroport international de Birmingham: Un port franc**

Pendant sa visite de Londres, le Comité a également rencontré un cadre supérieur de la *Birmingham International Airport Public Limited Company*, qui lui a expliqué que tous les aéroports régionaux comme celui de Birmingham sont la propriété d'administrations locales et sont gérés par elles. Ces aéroports peuvent cependant, depuis l'adoption en 1986 de la *Airports Act*, devenir des sociétés de capitaux financées à partir d'investissements du secteur privé. C'est ce qu'a fait l'aéroport international de Birmingham, qui appartient à sept administrations locales. Ces dernières, qui en possèdent toutes les actions, n'ont pas émis jusqu'à maintenant d'autres titres de participation à l'intention du secteur privé, pas plus que d'autres autorités locales ne possèdent d'aéroports régionaux.

On a signalé au Comité que l'aéroport international de Birmingham (plus de deux millions de passagers et des profits de 3 millions de livres sterling en 1986) est exploité à la façon d'une entreprise et que c'est là la clé de son succès actuel et de sa rentabilité future, pour lesquels une orientation commerciale, une saine attitude et une bonne structure de gestion, sans ingérence et sans subvention, sont essentielles. Le Comité est d'accord avec cette approche et aimerait qu'on l'adopte au Canada dans toute la mesure du possible. Le Comité tient cependant à signaler que le niveau d'investissement en capital à l'aéroport international de Birmingham est encore contrôlé par les besoins d'emprunt du secteur public (ce qui n'est pas le cas pour la BAA). Qui plus est, l'un des principaux facteurs du succès financier de l'aéroport international de Birmingham est la taxe relativement élevée de 7,65 livres sterling (16 dollars canadiens) imposée aux passagers. En fait, compte tenu de ce que le Comité a appris, il est difficile pour lui de penser que l'exploitation d'un aéroport régional au Canada puisse être rentable sans l'imposition par l'administration portuaire aux passagers d'une quelconque taxe.

What was of special interest to the Committee is that part of the B.I.A. has been designated a freeport zone which was opened in late 1986. This zone is a totally secure area and duties and taxes can be avoided on goods which are imported into it, or exported out of it to countries outside the European Community. Apart from B.I.A., five other regional airports have been designated by the U.K. government as freeports. The Committee was told that, to date, the concept has not been a great success, in that there has not been much activity or jobs created within the freeport zones. However, it should be emphasized that the concept is still in its early stages of development and experimentation and the B.I.A. thinks it has great potential and is marketing it enthusiastically.

The Committee appreciates that the freeport concept was considered for Mirabel some years ago. Nevertheless, in light of what the Committee has learned in the U.K., the Committee thinks the government should revisit this question and its applicability to Canadian airports. Therefore the Committee recommends that:

The government give serious consideration to the designation of freeport zones at certain Canadian airports with particular emphasis on Mirabel.

#### THE CONTINENTAL SCENE

The BAA claims it is the only privatized major airport authority in the world. The Committee has no cause to dispute this assertion. Certainly the other major European airports the Committee visited—i.e. Amsterdam (Schiphol), Frankfurt and Paris (Roissy-Charles de Gaulle)—are all owned by governments and/or local authorities. For example, The Netherlands government holds 76% of the shares in Schiphol while Amsterdam has 22% and Rotterdam 2% of the equity. The city of Frankfurt has 29% of the equity of Frankfurt airport while the dominant shareholder is the state of Hesse with 45%, leaving the German government with 26%. There is no private sector involvement in the ownership or management of these airports and the Committee was told by all officials that no form of privatization was being considered for any of them.

Regarding the operation and management of these airports, the Committee was told that separate agencies, apparently at arm's length from their government masters, have been established with a mandate to operate in a commercial manner. All have boards of directors with government and business appointees, but in the case of the Frankfurt Airport Authority and the Aéroports de Paris [manages Roissy-Charles de Gaulle and Orly] there is provision for employee appointees as well. This was of

Le fait qu'une partie de l'aéroport international de Birmingham ait été désignée zone franche a particulièrement intéressé le Comité. Cette zone, inaugurée à la fin de 1986, est un secteur tout à fait sûr où les biens qui y sont importés ou qui en sont exportés vers les pays autres que ceux de la Communauté européenne sont exempts de droits et de taxes. Mis à part l'aéroport international de Birmingham, cinq autres aéroports régionaux ont été désignés ports francs par le gouvernement du Royaume-Uni. Le Comité s'est laissé dire que le concept n'avait pas, jusqu'à maintenant, connu un grand succès, en ce sens qu'il n'y a pas eu beaucoup d'activité ni beaucoup d'emplois créés à l'intérieur de ces zones franches. On devrait cependant noter que le concept en est encore à ses premiers stades de développement et d'expérimentation. Les responsables de l'aéroport international de Birmingham pensent que celui-ci a de grandes possibilités et s'emploient actuellement à les commercialiser avec enthousiasme.

Le Comité n'ignore pas qu'on a envisagé il y a quelques années pour Mirabel le concept de port franc. Le Comité estime, compte tenu de ce qu'il a appris au Royaume-Uni, que le gouvernement canadien devrait réexaminer cette idée et la possibilité de l'appliquer à certains aéroports canadiens. Le Comité recommande donc:

Que le gouvernement étudie sérieusement la possibilité de créer des zones franches dans certains aéroports canadiens, et en particulier à Mirabel.

#### LA SCÈNE CONTINENTALE

La BAA affirme être la seule grande administration aéroportuaire privatisée au monde. Le Comité n'a pas de raison de contester cette assertion. Il est sûr que les autres grands aéroports européens que le Comité a visités, c'est-à-dire ceux d'Amsterdam (Schiphol), de Francfort et de Paris (Roissy-Charles de Gaulle), sont tous la propriété de l'État et (ou) d'administrations locales. Le gouvernement hollandais, par exemple, possède 76 p. 100 des actions de l'aéroport de Schiphol, cependant qu'Amsterdam en possède 22 p. 100 et Rotterdam, 2 p. 100. La ville de Francfort, par ailleurs, possède 29 p. 100 des actions de son aéroport international, cependant que le principal actionnaire de ce dernier est l'État de Hesse, qui en possède 45 p. 100, ce qui laisse 26 p. 100 des actions au gouvernement ouest-allemand. Le secteur privé ne possède pas d'actions et ne participe pas à la gestion de ces aéroports. Le Comité s'est en outre laissé dire par tous les responsables de ces aéroports qu'on n'envisageait actuellement aucune forme de privatisation pour l'un quelconque de ces derniers.

Au sujet de leur exploitation et de leur gestion, le Comité a appris que des organismes distincts, apparemment autonomes par rapport à leur gouvernement, avaient été mis sur pied et qu'on leur avait donné pour mandat d'exploiter de façon commerciale les aéroports en cause. Tous les aéroports en question possèdent un conseil d'administration auquel ont été nommés des représentants gouvernementaux et du secteur privé. On y a aussi, dans le cas de l'Administration

particular interest to the Committee. It was informed that there have been no problems with employee representation on the boards. In fact, labour-management relations have been very good, and airport officials were surprised by Committee questions regarding labour disputes and strikes. Their quick response was that they did not happen, and the impression left with the Committee was that one of the reasons for this was because of the significant employee participation on the boards of directors of the airport authorities.

The Committee recognizes that employee representation on boards is not common in Canada. Therefore, the Committee does not think it appropriate in its comments to go beyond its reference. However, the Committee thinks that within the context of airport ownership and management this approach to industrial democracy has merit. Indeed, the purpose of the Committee's reference to this concept is to ensure that it is brought to the attention of those in Canada who may be involved in airport ownership and management as a result of Transport Canada's new airports policy. The Committee therefore recommends that:

Consideration should be given to employee representation on any boards of directors of any airport authorities created as a result of Transport Canada's new policy on airport ownership and management.

The Committee thought that another interesting aspect of airport management in Europe was the percentage of revenue which comes from non-airport activities, i.e. commercial. It ranges from approximately 20% to 50% at the airports the Committee visited. All the airport officials to whom the Committee talked stressed the importance of concession income to the profitability of the operation, and the necessity of continually marketing commercial opportunities and expanding the revenue base. They also pointed out to the Committee that the largest contribution to commercial income at all the airports was made by the duty free concessions. They remain an essential element in the commercial success of all the airports.

In its discussions with BAA and Frankfurt airport officials, the Committee learned that both have self-financed noise compensation programs. The BAA has developed one for the residential areas surrounding Heathrow which provides, based upon a noise level formula, for the double glazing and insulation of windows. The Frankfurt airport authority has a similar program and applies a noise level formula as well. Both noise compensation programs are voluntary, without government involvement, and have been well received.

aéroportuaire de Francfort et des Aéroports de Paris (qui gèrent Roissy-Charles de Gaulle et Orly) nommé des représentants des employés. La chose a particulièrement intéressé le Comité, à qui l'on a dit que la présence de représentants des employés au sein des conseils d'administration n'avait créé aucun problème. De fait, les relations patronales-syndicales y sont excellentes et les dirigeants des aéroports ont en fait été surpris par les questions du Comité au sujet des conflits de travail et des grèves. Ils ont rapidement répondu qu'il n'y en avait pas eu, et le Comité a conservé l'impression que l'absence de conflits de travail et de grèves était entre autres due à l'importante représentation des employés au sein des conseils d'administration des administrations aéroportuaires.

Le Comité n'ignore pas qu'il est rare que les employés soient représentés au sein des conseils d'administration au Canada. Il ne pense donc pas indiqué de faire plus dans ses remarques que d'y renvoyer. Le Comité estime toutefois que, dans le cadre de la propriété et de la gestion des aéroports, cette approche vis-à-vis de la démocratie industrielle a ses mérites. De fait, le Comité, en renvoyant à ce concept, vise à s'assurer qu'il sera porté à l'attention de ceux et de celles qui au Canada peuvent être parties à la propriété et à la gestion des aéroports à la suite de la nouvelle politique aéroportuaire de Transports Canada. Le Comité recommande donc:

Qu'on étudie la possibilité de permettre aux employés d'être représentés au sein du conseil d'administration de toute administration aéroportuaire qui sera créée à la suite de la nouvelle politique de Transports Canada concernant la propriété et la gestion des aéroports.

Le Comité a trouvé que le pourcentage de recettes découlant d'activités autres qu'aéroportuaires, c'est-à-dire commerciales, constituait un autre aspect intéressant de la gestion des aéroports en Europe. Ce pourcentage varie d'environ 20 p. 100 à 50 p. 100 dans les aéroports que le Comité a visités. Tous les responsables d'aéroport à qui le Comité a parlé ont souligné l'importance des recettes provenant des concessions pour la rentabilité d'exploitation des aéroports et la nécessité de continuellement commercialiser les possibilités commerciales et d'élargir la base des revenus de ces dernières. Ils ont aussi souligné au Comité que dans tous les aéroports c'était les concessions hors taxe qui généraient la plus grande part des recettes commerciales. Ces concessions demeurent un élément essentiel du succès commercial de tout aéroport.

Dans le cadre de ses discussions avec des responsables de la BAA et de l'Administration aéroportuaire de Francfort, le Comité a appris que l'une et l'autre s'étaient dotées de programmes de dédommagements contre le bruit, des programmes qui assuraient leur financement par eux-mêmes. La BAA en a élaboré un pour les secteurs résidentiels entourant Heathrow qui pourvoit, à partir d'une formule de calcul du niveau sonore, à l'installation de fenêtres doubles et à leur isolation. L'Administration aéroportuaire de Francfort s'est aussi dotée d'un

The Committee thinks these programs are not only good public relations, but make sense as well. Therefore the Committee recommends that:

**In the implementation of Transport Canada's new airports policy, serious consideration be given to the introduction of noise compensation programs where needed.**

The Committee heard a fair amount about the future investment plans of all the airports it visited. Apart from the large sums of money involved, what really stood out for the Committee was the need for, and commitment to, multi-modal planning and facilities. All forms of public transport come together at these major airports. Heathrow has the subway, Gatwick has frequent train and bus links. From Schiphol there are frequent trains to Amsterdam and Rotterdam. In fact, the Committee was told that, with one stop, one can take a train from Schiphol to Moscow! In Germany, many of the inter-city trains stop at Frankfurt airport and Lufthansa operates a special airport train between Cologne and Frankfurt. The BAA told the Committee that it was developing Stansted as a third London airport and essential to its planning and success was the construction of a rail link to London. Similarly, the Aéroports de Paris hopes to link Charles de Gaulle and Orly by rail and link both by rail to major railway stations in Paris.

In the Committee's view, no reasonable person can resist being impressed with the inter-modal systems of the airports the Committee saw. Obviously, such a strategy should have been applied to Mirabel. The Committee can only hope that we have learned our lesson. Therefore, the Committee recommends that:

**Where existing and future demand warrants and to ensure continuing economic viability any developments at our major airports include giving the highest priority to inter-modal planning and facilities and, more particularly, frequent and rapid train or subway links.**

Upon arrival at Schiphol airport, the Committee was immediately informed that, as a result of a survey done by the International Foundation of Airline Passengers Associations, Schiphol had been voted the world's best airport for 1986 for the sixth time. It appears to the

programme similaire et applique également une formule de calcul du niveau sonore. Les deux programmes de dédommagements contre le bruit sont volontaires, n'impliquent pas le gouvernement et ont été bien accueillis.

Le Comité pense que ces programmes ne sont pas seulement de bonnes formules de relations publiques, mais qu'ils ont aussi du sens. Le Comité recommande donc:

**Que, dans le cadre de la mise en oeuvre de la nouvelle politique aéroportuaire de Transports Canada, l'on étudie sérieusement la possibilité d'établir des programmes de dédommagements contre le bruit là où le besoin s'en fera sentir.**

Le Comité a entendu quantité de remarques au sujet des futurs plans d'investissement des aéroports qu'il a visités. Mises à part les importantes sommes d'argent en cause, le Comité a été frappé par les besoins en planification et en installations multimodales et par les efforts à ces niveaux. On a accès à tous les moyens de transport en commun dans les grands aéroports qu'a visités le Comité. Heathrow est desservi par le métro, et Gatwick bénéficie de services réguliers de transport par chemin de fer, et par autobus et autocar. À partir de Schiphol, il y a régulièrement des trains pour Amsterdam et Rotterdam. En fait, le Comité s'est laissé dire qu'on peut aller de Schiphol à Moscou par chemin de fer et ne faire qu'un seul arrêt! En Allemagne de l'Ouest, beaucoup de trains interurbains s'arrêtent à l'aéroport de Francfort, cependant que la Lufthansa exploite un train aéroportuaire spécial entre cette dernière ville et Cologne. Des dirigeants de la BAA ont déclaré au Comité qu'elle était en train de faire de Stansted le troisième aéroport de Londres et que la construction d'un lien ferroviaire jusqu'à la capitale britannique était essentielle à la planification et au succès de cette entreprise. De même, les responsables des Aéroports de Paris espèrent relier Charles de Gaulle et Orly par rail et raccorder de la même façon les deux aéroports aux grandes gares de chemin de fer de la capitale française.

Selon le Comité, une personne sensée ne peut faire autrement que d'être impressionnée par les systèmes intermodaux reliant les aéroports qu'il a visités. On aurait dû manifestement appliquer pareille stratégie à Mirabel. Le Comité peut simplement espérer que nous aurons appris notre leçon. Le Comité recommande donc:

**Que, lorsque les demandes présente et future le justifieront, et par souci de viabilité économique, les futurs projets d'aménagement concernant nos grands aéroports donnent, entre autres, la priorité à la planification et aux installations intermodales et, plus particulièrement, à des liaisons fréquentes et rapides par train ou par métro.**

À son arrivée à l'aéroport de Schiphol, le Comité a immédiatement été informé qu'à la suite d'une étude réalisée par la Fondation internationale des Associations de passagers de compagnies aériennes, Schiphol venait d'être élu pour la sixième fois le meilleur aéroport au

Committee that there are several reasons why Schiphol has been so successful. Certainly, geographical location as a gateway to Europe, good management, and the one-terminal concept have all contributed to its success. Aggressive marketing by airport management has also played a significant role. One aspect of the overall marketing thrust that interested the Committee was Schiphol's involvement in bi-lateral air negotiations between the Dutch government and foreign countries. Schiphol takes the view that airports have to go out and compete for international traffic. One way in which it does this is through an active role in the negotiating process. In addition, another reason for Schiphol's success is the high level of consultation and cooperation among the national and local governments, KLM and the Airport Authority. It was emphasized to the Committee that this harmonious and cooperative approach is essential to the smooth and efficient operation of the airport—and this has obviously proven successful in Schiphol's case.

Finally, it was also indicated to the Committee that 35% of Schiphol's passenger traffic is in transit and that high priority is given to comfort, convenience and efficient movement through the airport (maintenance of a 40-50 minute connecting time is the standard the airport sets for itself). This traffic is vital to Schiphol's success and the Committee thinks it would be worthwhile for Transport Canada to review its strategy and treatment regarding in transit traffic at our major international airports. The Committee recommends that:

**Transport Canada immediately review its strategy, treatment and facilities for in transit passengers at our major international airports and give special attention to this type of lucrative traffic in the planning and construction of Terminal III at Pearson International Airport.**

The Committee does not feel that it can end this section of its report without reference to Lufthansa's cargo centre at Frankfurt airport. Frankfurt is number one in Europe for cargo, and Lufthansa officials claimed that their cargo centre is not only the largest, but also the most technically advanced airfreight transshipment centre in the world. Certainly, the Committee was impressed with the size of the centre and fascinated by the computer-controlled conveyor system that channels the freight automatically into three different storage systems and retrieves it as well. The Committee came away from its tour thinking that there was more than a little truth in Lufthansa's proud assertion.

Le Comité estime qu'il y a plusieurs raisons au succès de Schiphol. La situation géographique de l'aéroport, qui est situé aux portes de l'Europe, l'efficacité de la gestion et le concept du terminal unique y ont tous contribué. Le dynamisme des mesures de commercialisation utilisées par la direction aéroportuaire a aussi joué un rôle important. Un des aspects des efforts de commercialisation généraux qui ont intéressé le Comité est la participation de l'aéroport de Schiphol aux négociations bilatérales sur les services aériens que le gouvernement des Pays-Bas a menées avec d'autres pays. L'administration de Schiphol estime que les aéroports doivent se faire concurrence pour l'obtention du trafic international. Un des moyens auxquels Schiphol a recours pour y parvenir est son intervention active dans le processus de négociations. Le succès de Schiphol repose en outre sur le niveau élevé de consultation et de coopération entre les gouvernements nationaux et locaux, KLM et l'administration aéroportuaire. On a fait valoir au Comité que cette coopération et cette harmonie sont essentielles au bon fonctionnement de l'aéroport, et cela a manifestement porté fruit dans le cas de Schiphol.

Enfin, on a mentionné au Comité que les voyageurs en transit représentaient 35 p. 100 du trafic passagers à Schiphol et qu'on donne la priorité au confort, aux commodités et à l'efficacité des mouvements par l'aéroport (le maintien d'un temps de raccordement de 40 à 50 minutes est la norme que l'aéroport s'est lui-même fixée). Ce trafic étant essentiel au succès de Schiphol, le Comité pense qu'il vaudrait la peine que Transports Canada revoie sa stratégie et ses services afférents à la circulation des passagers en transit dans nos grands aéroports internationaux. Le Comité recommande donc:

**Que Transports Canada revoie immédiatement sa stratégie, ses services et ses installations afférents à la circulation des passagers en transit dans nos grands aéroports internationaux et porte une attention spéciale à ce type de trafic lucratif dans le cadre de la planification et de la construction du terminal III de l'aéroport international Lester B. Pearson.**

Le Comité estime qu'il ne peut mettre un terme à cette partie de son rapport sans faire mention du centre de manutention des marchandises de la Lufthansa à l'aéroport de Francfort, le centre de ce genre le plus important d'Europe. Les dirigeants de la Lufthansa affirment que leur centre de manutention des marchandises est non seulement le centre de transbordement de fret aérien le plus gros, mais aussi le plus techniquement perfectionné du globe. Le Comité ne cache pas qu'il a été impressionné par les dimensions du centre et fasciné par le système de convoyage contrôlé par ordinateur qui achemine automatiquement les marchandises à l'intérieur de trois différents systèmes d'entreposage et qui les en extrait également. Le Comité est revenu de sa tournée convaincu qu'il y avait plus qu'un petit élément de vérité dans la fière affirmation de la Lufthansa.

The Committee also toured the shopping centre complex in the Frankfurt airport terminal building. The Committee was told that this sophisticated and diverse shopping centre is open seven days a week, including evenings. Because of the convenience, quality of shops and easy access by rail, the centre is very popular with people from Frankfurt who make special trips to the airport simply to shop. So much so that the Committee was told that city merchants are complaining about the centre—claiming it is unfair competition. While the Committee recognizes the importance of commercial development at airports in Canada, it hopes that this problem will not arise with the implementation of the new airports policy.

## PRIVATIZATION

### A. Privatization of British Airways

The Committee thinks that any discussion on airline privatization in Europe must start with the privatization of British Airways (BA) in the early part of this year. The Committee was informed by BA officials that the privatization was a great success. Many small investors bought shares, employee participation was encouraged and it was high (over 90% own shares), overseas response was good and the issue was "massively" over-subscribed. Regarding the share price, the same criteria as the Committee referred to in connection with the BAA's share issue were used to establish it.

For the Committee, two aspects of the privatization stand out. The first is that the government has retained ultimate control over the ownership structure through its retention of a mechanism similar to the golden share concept used in the BAA privatization. If a foreign or domestic shareholder or shareholders in collusion go beyond certain levels of shareholdings in BA the board can request the government to disenfranchise the shareholder or group in the case of collusion. The Committee would only repeat that it finds this mechanism a rather interesting and effective way of continuing government involvement in a national enterprise.

Second, it was impressed upon the Committee that the government considered wide and deep employee participation in the ownership of BA to be a major priority. The Committee agrees with this, and is all the more convinced of the validity of its recommendation in its report on *Freedom to Move: Change, Choice, Challenge*, that if Air Canada is privatized, emphasis must be given to the participation of employees in the ownership of the company. Once again, the Committee recommends that:

Le Comité a également visité le complexe commercial situé à l'intérieur de l'aérogare de Francfort. On a déclaré au Comité que ce centre commercial élégant et diversifié était ouvert 7 jours par semaine, y compris en soirée. En raison de sa commodité, de la qualité de ses boutiques et de sa facilité d'accès par rail, le centre est très populaire auprès des gens de Francfort, qui se rendent spécialement à l'aéroport simplement pour y faire des emplettes et ce, en si grand nombre, qu'on a mentionné au Comité que des commerçants de la ville se plaignaient du centre, affirmant qu'il leur faisait une concurrence déloyale. Le Comité, s'il admet l'importance du développement commercial dans les aéroports canadiens, espère cependant que l'application de la nouvelle politique aéroportuaire n'entraînera pas pareil problème.

## LA PRIVATISATION

### A. Privatisation de British Airways

Le Comité pense que toute discussion sur la privatisation de compagnies aériennes d'Europe doit avoir pour point de départ la privatisation de *British Airways* (BA), survenue au début de la présente année. Des dirigeants de la BA ont déclaré au Comité que cette privatisation était un franc succès. Beaucoup de petits investisseurs ont acheté des actions de la compagnie; on a aussi incité des employés à en acheter, ce qu'ils ont fait dans une grande proportion (plus de 90 p. 100 d'entre eux en possèdent); les réactions outre-mer ont été bonnes également (on a sur-souscrit massivement à l'émission). En ce qui concerne le prix des actions, on a utilisé pour l'établir, les mêmes critères que ceux mentionnés par le Comité à propos de la BAA.

Deux aspects de cette privatisation ressortent davantage que les autres aux yeux du Comité. Le fait, premièrement, que le gouvernement ait conservé le contrôle ultime sur la structure de propriété de la compagnie par un mécanisme similaire à celui de l'action préférentielle, qu'il a utilisé dans le cas de la privatisation de la BAA. Si un ou des actionnaires étrangers ou britanniques, de connivence, s'appropriaient plus qu'une certaine quantité d'actions de la BA, le Conseil d'administration de cette dernière pourrait demander au gouvernement de priver l'actionnaire ou le groupe d'actionnaires de ses droits dans le cas où pareille collusion aurait été démontrée. Le Comité aimerait simplement répéter qu'il juge ce mécanisme assez intéressant et qu'il le considère comme un moyen efficace pour le gouvernement de continuer à exercer un contrôle sur une entreprise nationale.

Deuxièmement, que le gouvernement britannique ait considéré comme une priorité le fait de permettre aux employés d'acheter une part importante des actions de la BA n'a pas échappé au Comité. Celui-ci est d'accord avec cette approche et il est des plus convaincus de la valeur de la recommandation qu'il a formulée dans son rapport sur *Aller sans entrave*, c'est-à-dire que si Air Canada était privatisée, on devrait mettre l'accent sur l'achat par les employés d'actions de la compagnie. Le Comité recommande donc, encore une fois:

In any full or partial privatization of a transportation enterprise, the employees should be given an opportunity to participate in the ownership of the company.

#### B. Privatization on the Continent

The Committee also had discussions with officials from Royal Dutch Airlines (KLM), Lufthansa and Air France on the question of state ownership and privatization. The Committee was told that the Dutch government's interest in KLM was as high as 80% in the early 70s. Since then, it has declined to the current 39% with the rest of the equity being widely held and the shares traded on several markets. In the Committee's view, it is fair to say that the Dutch government retains effective control of KLM. Again, what the Committee wishes to note is that the government has a "golden share". At any time it can take out more equity in order to gain a majority if it is necessary to do so to maintain effective control, if, for example, KLM got into financial difficulty, or to prevent a hostile takeover. It was made clear to the Committee that the Dutch government is not giving any consideration to the complete privatization of KLM.

The situation with Lufthansa is different in that the German government retains a majority interest of 76% in the airline, while the rest of the equity is widely held. It is divided between the private sector and other state agencies such as German Railways, which has a small holding. The Committee was informed that no consideration is being given by the government to reducing its majority interest in the airline.

Regarding Air France, the Committee learned that, in the near future, the French government intends to offer up to 15% of the capital of Air France to private investors through a capital increase. Ten percent of this increase will be set aside for Air France employees. Officials went to great lengths to insist that this was not a partial privatization of the airline, but simply an "opening up of the capital" to raise funds for the purchase of new planes. Indeed, it was clearly stated that there is no intention to privatize Air France now or in the future. All that the Committee would observe is that this initiative should be followed closely by those searching for a solution to Air Canada's future capital requirements.

The Committee was told by officials of all three airlines that the management of them is at arm's length from their respective governments. There is no interference or direction. Each has its own board of directors, albeit with

Que, dans le cadre de toute privatisation totale ou partielle d'une entreprise de transport, l'on donne la possibilité à ses employés d'acheter des actions de la compagnie.

#### B. Privatisation sur le continent

Le Comité a aussi eu des discussions avec des dirigeants de la *Royal Dutch Airlines* (KLM), de la Lufthansa et d'Air France au sujet de la propriété étatique et de la privatisation de ces trois compagnies. Le Comité s'est laissé dire que le gouvernement hollandais possédait jusqu'à 80 p. 100 des actions de KLM en début des années 70. Depuis, la part des actions qu'il possède a diminué et se situe aujourd'hui à 39 p. 100. Les autres actions sont largement distribuées et s'échangent sur plusieurs marchés. Selon le Comité, on peut dire avec justesse que le gouvernement hollandais conserve effectivement le contrôle de la KLM. Le Comité désire encore une fois souligner que le gouvernement hollandais détient une «action préférentielle». La Haye peut en tout temps s'approprier un plus grand nombre d'actions afin d'en obtenir la majorité s'il lui est indispensable de le faire pour maintenir effectivement son contrôle sur l'entreprise, si, par exemple, KLM connaissait des difficultés financières, ou pour éviter une prise de contrôle par des intérêts hostiles. On a fait clairement comprendre au Comité que le gouvernement hollandais n'envisageait aucunement la privatisation complète de la KLM.

La situation de la Lufthansa est différente, en ce sens que le gouvernement ouest-allemand conserve des intérêts majoritaires dans cette compagnie aérienne, 76 p. 100 de ses actions, les autres étant largement distribuées entre le secteur privé et d'autres organismes d'État comme la compagnie nationale de chemin de fer, qui en possède une petite quantité. Le Comité a aussi appris que le gouvernement ouest-allemand n'envisageait pas pour l'instant de vendre une partie des intérêts majoritaires qu'il détient dans la compagnie aérienne.

En ce qui concerne Air France, le Comité a appris que le gouvernement français entend bientôt offrir jusqu'à 15 p. 100 du capital de la compagnie à des investisseurs privés par l'entremise d'une augmentation de son capital-actions. Dix pour cent de cette augmentation seront réservés aux employés d'Air France. Les dirigeants de cette dernière ont beaucoup insisté sur le fait qu'il ne s'agissait pas d'une privatisation partielle de la compagnie aérienne, mais simplement d'un «élargissement du capital» qui vise à amasser des fonds pour l'achat de nouveaux avions. Ils ont en effet clairement déclaré qu'il n'était aucunement question de privatiser, aujourd'hui ou demain, Air France. Le Comité aimerait simplement faire observer que ceux et celles à la recherche d'une solution aux besoins à venir d'Air Canada en matière de capital devraient suivre étroitement le déroulement de ce projet.

Les dirigeants des trois compagnies aériennes ont mentionné au Comité que leur gouvernement respectif n'intervenait pas dans la gestion desdites compagnies, qu'il n'y avait de la part des gouvernements en cause ni

government appointees and in the case of Lufthansa, employee representation. All three airlines were profitable last year and expect to be profitable in 1987.

The Committee does not think that privatization of European airlines will be a major thrust in Europe within the less regulated, more liberal environment. What is of concern to both government and airline officials is that European airlines will not be big enough to compete against the large American carriers, or an enlarged British Airways if it is allowed to absorb British Caledonia. Indeed, they told the Committee they thought that it was inevitable that there would have to be some consolidation of airlines in Europe in order to meet the competition. Several officials suggested to the Committee that what was likely was the formation of four or five powerful groups of European airlines, not merged in the commercial sense, but pooling their resources and services. From its visit and discussion the Committee is not prepared to dispute that conclusion. After all, it appears to be the pattern in North America as well.

## SAFETY

Government and airline officials all made it very clear to the Committee that there would be no compromise on safety with the liberalization of air services in Europe. They pointed out that levels of air safety have continued to improve and the aim of all European governments was to make sure this record was maintained in the future through state-of-the-art equipment and well trained human resources.

More particularly, the Committee was interested to learn that Europe is not experiencing the increase in near misses that is occurring in North American air space. Moreover, all officials indicated that they were not experiencing any problems with the separation of commercial jet traffic and general aviation. But then the Committee recognizes that there is not nearly as much of the latter traffic as there is in North America.

In discussions with officials of British Airways, the Committee learned that the airline publishes, from time to time, a booklet entitled *Air Safety Review*. In it are described all the incidents concerned with some aspect of safety that have occurred within the operations of British Airways over a certain period of time. The Review is for professional and public consumption, and the Committee liked this attitude of openness.

ingérence ni orientation à ce niveau. Chacune des compagnies possède son conseil d'administration, bien que le gouvernement y ait des représentants et que, dans le cas de la Lufthansa, les employés y soient représentés. Les trois compagnies aériennes ont réalisé des profits l'an dernier et devraient connaître encore la rentabilité en 1987.

Le Comité ne pense pas que la privatisation de transporteurs européens s'avérera une tendance majeure en Europe à l'intérieur d'un cadre moins réglementé et plus libéral. Le fait que les compagnies européennes ne soient pas assez puissantes pour faire concurrence aux grands transporteurs américains ou à une *British Airways* élargie, si l'on permettait à cette dernière d'absorber *British Caledonia*, préoccupe aussi bien les dirigeants gouvernementaux que ceux des sociétés de transport par air. Ces dirigeants ont en effet déclaré au Comité que, selon eux, il devra y avoir un certain regroupement des compagnies aériennes en Europe afin de faire face à la concurrence; que la chose était inévitable. Plusieurs de ces dirigeants ont laissé entrevoir au Comité la probabilité de la formation de quatre ou cinq puissants groupes de compagnies aériennes, non pas fusionnées au sens commercial, mais mettant en commun leurs ressources et leurs services. Le Comité n'est pas prêt, à la suite de sa visite et des discussions qu'il a eues, à contester pareille conclusion. Il semble, après tout, que ce soit aussi le topo en Amérique du Nord.

## LA SÉCURITÉ

Des dirigeants gouvernementaux et de compagnies aériennes ont fait très clairement entendre au Comité que la libéralisation des services de transport aérien en Europe n'impliquerait aucun compromis sur le plan de la sécurité. Ils ont souligné que la sécurité aérienne continue de s'améliorer et que tous les gouvernements européens avaient pour objectif de voir à ce que cela se poursuive par l'achat d'équipement à la fine pointe de la technologie et par la formation des ressources humaines.

Le Comité a plus particulièrement été heureux d'apprendre que l'Europe n'enregistre pas actuellement l'augmentation du nombre des quasi-abordages observée dans l'espace aérien d'Amérique du Nord. Oui plus est, tous les dirigeants ont mentionné que la séparation de la circulation commerciale et de l'aviation générale ne leur causait présentement aucun problème. Le Comité reconnaît toutefois que l'aviation générale en Europe est loin d'être aussi importante qu'elle l'est en Amérique du Nord.

Au cours des discussions qu'il a eues avec des dirigeants de *British Airways*, le Comité a appris que cette compagnie aérienne publie, de temps à autre, un livret intitulé *Air Safety Review*. Y sont décrits tous les incidents qui ont mis en cause un aspect quelconque de la sécurité et qui sont survenus dans le cadre des opérations de *British Airways* au cours d'une période donnée. Ce livret est destiné aux professionnels comme au grand public. Le Comité a apprécié cette attitude d'ouverture.

The Committee is aware that the Canadian Aviation Safety Board (CASB) publishes periodically a Report entitled: *Aviation Occurrence Reports*. The Committee is somewhat concerned that this report is not more widely known and disseminated. Certainly, it is the intention of the Committee to explore this matter in greater detail when CASB appears before the Committee.

## SECURITY

In its discussions with government and airline officials regarding security at airports, the Committee concentrated on passenger and carry-on baggage screening procedures and programs. The Committee was informed that at none of the airports it visited were the airlines responsible for passenger and carry-on baggage screening programs. Moreover, there was no contracting out of this responsibility to the private sector. The programs were either done by specially trained airport employees and paid for ultimately by the passenger through airport charges or a special fee, or by the police and paid for by the taxpayer.

The Committee was impressed with what it heard and saw regarding screening programs, in particular the Schiphol system of screening passengers at each gate. It has returned convinced that Transport Canada's policy of delegating responsibility for screening to the airlines and contracting it out to private security agencies should be reviewed. Therefore, the Committee recommends that:

**The Minister of Transport take full responsibility for passenger and carry-on baggage screening at our major airports and ensure that it is done by airport employees and/or the regional or RCM police.**

All the airport officials the Committee met emphasized that a vital aspect of airport security was the secure separation of arriving and departing passengers. This point was demonstrated to the Committee during every visit to an airport. British officials stated that the new Terminal 4 at Heathrow achieved an exemplary level of separation. However, no officials were prepared to argue that their terminals ensured a complete and foolproof separation of arriving and departing passengers. All were striving to improve on what was the present situation.

The Committee agrees that this has to be an essential ingredient of any good and effective airport security system. It appreciates that extra costs may be involved to achieve such a system but it believes the price is worth it. Therefore the Committee recommends that:

**The Minister of Transport review procedures at our major airports for the separation of arriving and departing passengers and, in the planning and construction of Terminal III at Pearson International**

Le Comité est informé que le Bureau canadien de la sécurité aérienne publie périodiquement un rapport intitulé: *Rapport de faits aéronautiques*. Le Comité trouve regrettable que ce document ne soit pas mieux connu et plus répandu. Le Comité a l'intention d'étudier la question plus en profondeur lorsque le BCSA comparaitra devant lui.

## LA SÛRETÉ

Lors de ses discussions avec des dirigeants gouvernementaux et de compagnies aériennes au sujet de la sûreté dans les aéroports, le Comité a axé son attention sur les procédures et les programmes de filtrage des passagers et des bagages à main. Le Comité a appris que les compagnies aériennes n'étaient responsables de ces programmes dans aucun des aéroports qu'il a visités. En outre, cette responsabilité n'y est pas confiée par sous-traitants au secteur privé. Les programmes en question sont soit assurés par des employés d'aéroport spécialement entraînés et rémunérés en dernière analyse pour ce faire par l'entremise des droits d'aéroport ou d'une taxe spéciale, soit par des policiers, rémunérés par les contribuables, il va sans dire.

Le Comité a été impressionné par ce qu'il a entendu et vu des programmes de filtrage, en particulier du système de filtrage des passagers à chaque porte de l'aéroport de Schiphol. Il est revenu de sa tournée convaincu que la politique de Transports Canada consistant à déléguer la responsabilité du filtrage aux compagnies aériennes et à adjuger des contrats à des agences privées de sécurité devrait être révisée. Le Comité recommande donc:

**Que le ministre des Transports assume l'entière responsabilité du filtrage des passagers et des bagages à main dans nos grands aéroports et voie à ce que ce filtrage soit assuré par les employés de ces aéroports et(ou) par les corps policiers provinciaux (ou locaux) ou par la GRC.**

Tous les dirigeants d'aéroport que le Comité a rencontrés ont souligné que l'isolement en lieu clos des passagers à l'arrivée et au départ constitue un aspect vital de la sûreté aéroportuaire, chose qui a été démontrée au Comité lors de chacune de ses visites à un aéroport. Des dirigeants d'aéroport britanniques ont déclaré qu'on avait atteint un degré exemplaire d'isolement au nouveau terminal 4 de Heathrow. Aucun cependant n'était prêt à affirmer que ses terminaux assuraient un isolement complet et à toute épreuve des passagers à l'arrivée et au départ. Tous s'efforçaient d'améliorer la situation actuelle.

Le Comité convient qu'il s'agit-là d'un élément essentiel de tout système de sûreté aéroportuaire valable et efficace. Il n'ignore pas les coûts supplémentaires que l'instauration d'un tel système peut impliquer, mais il croit qu'elle en vaut le prix. Le Comité recommande donc:

**Que le ministre des Transports revoie les procédures en usage dans nos grands aéroports concernant l'isolement des passagers à l'arrivée et au départ et que, dans le cadre de la planification et de la construction du**

**Airport, ensure that the highest priority is given to the secure separation of arriving and departing passengers.**

Another aspect of airport security which interested the Committee was the procedure for matching checked baggage to boarding passengers used at Frankfurt airport. The Committee was informed that the passenger-baggage matching program was done on a "spot-check" basis. This random test program is established by the airport authority and the airlines are obliged to follow it. What this usually entails is that passengers are required to identify their checked luggage on the tarmac near their plane before boarding. Fortunately, the Committee observed an excellent example of this while on its tour of the airport.

At this point the Committee would like to take the opportunity to comment upon the present Canadian practice for the transfer of baggage from a Canadian domestic flight to an international flight at a Canadian airport. Currently, all passengers transferring from a domestic carrier to a different international carrier (e.g. Air Canada to Air France) must identify their luggage upon checking in for the international flight. In other words, the transfer of the luggage does not take place automatically. It has been brought to the attention of the Committee that domestic passengers do not always appreciate that they must identify their baggage under such circumstances. Therefore, the Committee recommends that:

**Transport Canada in cooperation with all Canadian carriers, develop a formal procedure to ensure that all domestic passengers are informed of the requirement to identify their luggage when transferring from a domestic to an international flight provided by a different carrier.**

## **RAIL PASSENGER SERVICE**

The Committee had discussions with British, German and French railway officials, as well as government and EEC officials concerning rail passenger service in Europe. To begin with, the Committee would like to make several general observations. The first is that all the railways are government-owned and controlled and there are no plans to privatize any of them. Second, they are all heavily subsidized on an annual basis and the governments are committed to their continued subsidization. They basically treat them as public services rather than commercial ventures with the exception of some high-speed rail passenger services. Third, rail passenger services are given priority over freight whereas in Canada the exact opposite is the norm. Finally, Europe's geography, crowded roads and density of population are all major factors in the success of rail passenger services in Europe.

**terminal III à l'aéroport international Lester B. Pearson, il voie à ce qu'on accorde la plus haute priorité à un système d'isolement in lieu clos des passagers à l'arrivée et au départ.**

Un autre aspect de la sûreté aéroportuaire qui a également intéressé le Comité est la procédure visant à marier les bagages vérifiés aux passagers à l'embarquement qui est employée à l'aéroport de Francfort. Le Comité a été informé que ce programme procédait par vérifications au hasard; il est établi par les autorités de l'aéroport et les compagnies aériennes sont tenues de suivre. Ordinairement, les passagers doivent identifier leurs bagages, une fois que ceux-ci ont été vérifiés, sur l'aire d'envol à proximité de leur avion. Heureusement, le Comité en a observé un excellent exemple pendant sa visite de l'aéroport.

Le Comité aimerait ici prendre l'occasion de faire des observations sur la pratique canadienne actuelle de transfert des bagages d'un vol intérieur à un vol international dans les aéroports canadiens. À l'heure actuelle, tous les passagers qui passent d'un vol d'une ligne aérienne intérieure à un vol d'une ligne internationale (p. ex. d'Air Canada à Air France), doivent identifier leurs bagages lorsqu'ils les enregistrent pour le vol international. Autrement dit, le transfert des bagages ne se fait pas automatiquement. On a souligné au Comité que les passagers des vols intérieurs n'apprécient pas toujours de devoir identifier leurs bagages dans ces circonstances. En conséquence, le Comité recommande:

**Que Transports Canada, en collaboration avec toutes les lignes aériennes canadiennes, élabore une procédure officielle pour veiller à ce que tous les passagers de vols intérieurs soient informés qu'ils sont tenus d'identifier leurs bagages lorsqu'ils passent d'un vol intérieur à un vol international d'une autre ligne aérienne.**

## **LES SERVICES DE TRANSPORT FERROVIAIRE DE PASSAGERS**

Le Comité a eu avec des responsables des chemins de fer britanniques, ouest-allemands et français, de même qu'avec des dirigeants gouvernementaux et de la CEE des discussions au sujet des services européens de transport ferroviaire de passagers. Le Comité aimerait, pour commencer, formuler plusieurs remarques d'ordre général. Premièrement, tous ces chemins de fer appartiennent à l'État et sont contrôlés par lui; il n'y a, dans les trois pays en cause, aucun plan visant la privatisation de l'un de ces chemins de fer. Deuxièmement, ceux-ci reçoivent tous chaque année d'importantes subventions, cependant que les gouvernements visés se sont engagés à continuer à les subventionner. Les gouvernements européens considèrent les services de transport ferroviaire comme des services publics plutôt que comme des entreprises commerciales, si l'on excepte certains services de transport rapide de passagers. Troisièmement, les services de transport ferroviaire de passagers y ont la priorité par rapport aux

The Committee does not want to leave the impression, with these general comments, that European governments are prepared to subsidize at any cost. They are not. The Committee was told that all three railways are making determined and sustained efforts to provide better services, cut costs and improve productivity. For example, the U.K. government in 1986 set out clear performance objectives for British Rail (BR) for the next three years (See Appendix II). The other two railways have similar performance targets.

What was of interest to the Committee is that all of the railway officials acknowledged the importance of labour reductions in the achievement of their objectives. The intention has been, and will continue to be, to achieve the necessary cuts through a policy of attrition (in European language "natural wastage") supported by generous severance and pension schemes. For example, the Committee was told that French railways (SNCF) was currently shedding 1,000 employees per month through attrition. The Committee was not informed of any employee unrest or difficulties resulting from these labour reduction programs.

Of particular interest to the Committee was the future investment plans and strategies of the three railways. All of them are intending to concentrate on improving or building new long distance electrified high-speed rail passenger services—some of which will directly compete with air services. The British will try to improve their high-speed intercity services on non-dedicated track (i.e., used for both rail passenger and freight services) and make them profitable by 1990. The French will continue to expand their high-speed rail system (the Train Grande Vitesse), which is currently the fastest in Europe, completely electrified and operates on dedicated track, to various regions of France. Meanwhile, the Germans are developing a high-speed system which they claim will be faster than the French and will operate on non-dedicated track allowing for high-speed freight service as well. German officials told the Committee that, in their opinion, the only way rail passenger service is going to be able to compete with the automobile (there are no speed limits on the autobahn) is through the provision of very high-speed (over 300 kmph), frequent train service.

services de transport ferroviaire de marchandises, cependant qu'au Canada c'est exactement l'opposé. Enfin, la géographie de l'Europe, ses routes achalandées et la densité de sa population contribuent toutes, de façon majeure, au succès des services de transport ferroviaire de passagers sur le continent européen.

Le Comité ne veut pas donner l'impression, par ses remarques d'ordre général, que les gouvernements européens sont prêts à subventionner les chemins de fer à tout prix. Ce n'est pas le cas. Le Comité s'est laissé dire que les chemins de fer britanniques, ouest-allemands et français font actuellement des efforts sérieux et soutenus pour offrir de meilleurs services, réduire leurs coûts et améliorer leur productivité. Le gouvernement du Royaume-Uni, par exemple, a défini en 1986 des objectifs précis de rendement à la *British Rail* (BR) pour les trois années suivantes. Se reporter à ce sujet à l'annexe II du présent rapport. Les deux autres compagnies nationales de chemin de fer se sont fixé des objectifs de rendement similaires.

Le Comité a noté avec intérêt que tous les dirigeants des compagnies ferroviaires ont admis qu'il est important pour eux de réduire leur personnel s'ils veulent réaliser leurs objectifs. Leur intention a été jusqu'ici, et continuera d'être, la suivante: effectuer les coupures nécessaires par l'entremise d'une politique d'attrition («déperdition naturelle» dans la langue des Européens) appuyée par de généreux régimes de séparation et de retraite. Par exemple, le Comité s'est laissé dire que les chemins de fer français (la SNCF) se défaisaient actuellement par attrition de 1 000 employés chaque mois. Le Comité n'a pas eu vent d'agitation chez les employés ni de difficultés à la suite de ces programmes de réduction de personnel.

Le Comité a particulièrement été intéressé par les plans et par les stratégies d'investissement à venir des chemins de fer britanniques, ouest-allemands et français. Les trois entendent axer leurs efforts sur l'amélioration ou la mise sur pied, entre des villes éloignées, de nouveaux services ferroviaires pour les voyageurs, au moyen de trains électriques à grande vitesse. Certains de ces services feront directement concurrence aux services de transport aérien. Les Britanniques tenteront d'améliorer leurs services de transport rapide entre villes sur des voies non spécialisées (c'est-à-dire destinées aussi bien au transport de passagers qu'au transport de marchandises) et de les rentabiliser d'ici à 1990. Les Français continueront à étendre leur système de transport à grande vitesse (le TGV), actuellement le plus rapide en Europe entièrement à l'électricité et qui est exploité sur une voie spécialisée, à différentes régions de France. Entre-temps, les Allemands de l'Ouest s'emploient à mettre au point un système de transport à grande vitesse qui, selon eux, sera plus rapide que le système français et qui sera exploité sur des voies non spécialisées, ce qui permettra aussi d'y offrir un service rapide de transport de marchandises. Des dirigeants ouest-allemands ont déclaré au Comité que, d'après eux, la mise sur pied d'un service de transport à très grande vitesse (plus de 300 kilomètres/heure) et à

What really put all of these ambitious and expensive plans in perspective for the Committee was its discussion with EEC officials regarding the creation of a European network of high-speed electrified rail passenger services. The Commission would like to see such a network and has produced a forecast of what it might look like in the year 2000 (See Appendix II).

It is difficult not to be impressed, but the Committee wants to point out that huge expenditures will be required to achieve this goal. Furthermore, there will be problems of harmonization and compatibility since the French and German high-speed systems will be different and the British will not meet the standards of either. The main reasons for this are the differences in the quality of roadbed, track, power systems and signalling. The French TGV track has very steep grades which are impossible for freight trains or other high-speed systems. The Germans claimed that their roadbed and track will be of a sufficiently high quality to handle speeds of at least 300 kmph and will not be as steep as the French grades, thus allowing for high-speed freight services and less ongoing maintenance. In addition, the British track system will not allow for the maximum European train speeds and there is no intention of improving or building dedicated track when the rail channel tunnel is finally completed.

The Committee does not think in a Report of this nature that it can go into detail regarding the similarities and differences between European passenger train services and those in Canada. Suffice to say that although there are high-speed rail passenger services that are profitable, the Europeans are paying for their rail services through substantial and continuing subsidization. Moreover, European governments appear to be committed to the huge capital expenditures required to produce a high-speed network by the year 2000. However, the Committee wants to point out that in its view, the German approach of developing a system which will be able to handle both high-speed passenger and freight traffic seems to present the most interesting and realistic possibility for our railways in Canada. Therefore, based upon its European visit, the Committee recommends that:

The Minister of Transport, in conjunction with the railways and VIA Rail, immediately undertake a comprehensive study to examine the feasibility of

intervalles fréquents était le seul moyen pour le transport ferroviaire de passagers de concurrencer l'automobile (la vitesse sur les autoroutes d'Allemagne de l'Ouest n'est pas limitée).

Ce sont les discussions qu'a eues le Comité avec des dirigeants de la CEE au sujet de la création d'un réseau européen de services de transport rapide de passagers qui lui ont permis de placer tous ces plans ambitieux et coûteux dans leur perspective. La Commission aimerait voir se concrétiser pareil réseau et a établi un portrait de ce à quoi il pourrait ressembler en l'an 2000. (Se reporter à l'annexe II du présent rapport.)

S'il est difficile de ne pas en être impressionné, le Comité veut toutefois souligner que la réalisation de cet objectif nécessitera des dépenses considérables. Le Comité a en plus appris que le projet soulèvera des problèmes d'harmonisation et de compatibilité parce que les systèmes français et ouest-allemands de transport rapide seront différents et que le système britannique ne respectera les normes ni de l'un ni de l'autre. Pourquoi cela? Principalement à cause des différences de qualité au niveau des plates-formes, des voies, et des systèmes de propulsion et de signalisation. La voie du TGV français comporte des pentes très accusées qu'il est impossible à des trains de marchandises ou à d'autres systèmes de transport rapide d'emprunter. Les Allemands de l'Ouest ont affirmé que leurs plates-formes et que leurs voies seront d'assez bonne qualité pour résister à des vitesses d'au moins 300 kilomètres/heure et qu'elles ne comporteront pas de pentes aussi accusées que les pentes françaises, ce qui permettra aux services de transport rapide de marchandises de les emprunter et ce qui nécessitera moins d'entretien courant. En outre, les voies britanniques ne sont pas adaptées aux vitesses maximales des trains européens, et les Anglais n'ont pas l'intention de les améliorer ni de construire des voies spécialisées lorsque le tunnel ferroviaire sous la Manche sera terminé.

Le Comité ne pense pas pouvoir étudier en détail, dans le présent rapport, les ressemblances et différences qui existent entre les services européens de transport ferroviaire de passagers et ceux du Canada. Qu'il suffise de dire que bien qu'ils disposent de services de transport ferroviaire de passagers très rapides, les Européens en paient le coût pas l'entremise de subventions généreuses et continues. En outre, les gouvernements européens semblent être engagés dans d'importantes dépenses d'immobilisations pour assurer la création d'un réseau de transport rapide d'ici l'an 2000. Le Comité veut toutefois faire observer que l'approche ouest-allemande vis-à-vis d'un système qui permettra le transport rapide de passagers aussi bien que le transport rapide de marchandises semble présenter pour nos chemins de fer canadiens les possibilités les plus intéressantes et les plus réalistes. Aussi, d'après ce qu'il a constaté en Europe, le Comité recommande:

Que le ministre des Transports, conjointement avec les chemins de fer et VIA Rail, entreprenne immédiatement une étude globale afin d'examiner la

developing, in the areas of the country where demand warrants, a roadbed and track system to handle electrified high-speed rail passenger and freight traffic.

Apart from this recommendation, the Committee feels that there are two aspects of the services provided by European trains which should be given consideration by VIA Rail. What is remarkable about them is that neither would seem to cost very much money to implement but would, in the Committee's view, enhance the overall convenience and comfort of VIA Rail passengers.

At every European railway station the Committee visited there were baggage carts outside the main entrances as well as on the platforms. These were identical to those used in airports—and usually they were free. The Committee thinks this practice should be tried in Canada. Therefore the Committee recommends that:

**Via Rail give immediate consideration to the introduction of baggage carts, similar in design to those in use at airports, for the convenience of train passengers.**

The second point the Committee would like to make is that European passengers are allowed to board intercity trains at least 20 minutes before departure. It has been brought to the attention of the Committee that Via usually does not allow boarding until 10 minutes before departure, causing passengers to line up and wait. The Committee cannot understand why Via passengers should not be able to board the train earlier and at their leisure. Therefore the Committee recommends that:

**Via Rail adjust its policy of not allowing passengers to board the train until 10 minutes before departure so as to allow passengers more time to board in some leisure and comfort.**

Finally, the Committee would be remiss if it did not mention its trip on the TGV from Paris to Lyon. This was the highlight of the whole visit to Europe for some members of the Committee. Of course, the Committee was impressed with the speed (up to 270 km.), comfort (coffee was no problem), the safety features in the engineer's cab and, most of all, the amazingly steep grades. From the cab of the engine the track looks like a roller coaster. The Committee was told that an engineer can save a substantial amount of power by using the downhill portions of the track efficiently. In other words, the engineer cuts off the power completely but can still maintain the speed because the grade is so steep.

While in Lyon, the Committee visited the airport which is operated by the Chamber of Commerce. The Committee was interested in finding out what impact the

possibilité de créer, dans les régions où la demande le justifie, un réseau de ballast et de voies électrifiées pour assurer le transport rapide des passagers et des marchandises.

Cette recommandation mise à part, le Comité aimerait souligner deux aspects des services offerts à bord des trains européens auxquels VIA Rail devrait porter attention. Fait remarquable, ces services ne coûteraient pas très cher à mettre en œuvre et le Comité estime qu'ils ajouteraient au confort et à la commodité des voyageurs de VIA Rail.

Dans chaque gare de chemin de fer que le Comité a visitée en Europe, il a noté la présence de chariots à bagage à l'extérieur des entrées principales et sur les plateformes. Ces chariots sont identiques à ceux utilisés dans les aéroports et ils sont gratuits. Le Comité pense qu'il faudrait essayer d'en implanter l'usage au Canada. Le Comité recommande donc:

**Que Via Rail étudie immédiatement la possibilité de mettre à la disposition des passagers des chariots à bagages de conception similaire à celles des chariots en usage dans les aéroports pour la commodité des usagers du transport ferroviaire.**

Le Comité aimerait, deuxièmement, souligner que les passagers européens sont autorisés à monter à bord des trains interurbains au moins 20 minutes avant leur départ. On a porté à l'attention du Comité le fait que Via Rail ne permettait ordinairement aux passagers de monter à bord de ses trains que 10 minutes avant leur départ, ce qui oblige les voyageurs à faire la queue et à attendre. Le Comité ne comprend pas pourquoi les passagers de Via Rail ne pourraient monter à bord de ses trains plus tôt et à leur gré. Le Comité recommande donc:

**Que Via Rail ajuste sa politique aux termes de laquelle les passagers ne peuvent monter à bord de ses trains que 10 minutes avant leur départ de façon à accorder aux voyageurs plus de temps pour y embarquer dans une certaine liberté et dans un certain confort.**

Enfin, le Comité ferait preuve de négligence s'il ne mentionnait pas son voyage à bord du TGV Paris-Lyon. Ce voyage a été pour certains membres du Comité le point saillant de l'ensemble de la visite qu'il a effectuée en Europe. Le Comité a évidemment été impressionné par la vitesse (qui atteint jusqu'à 270 kilomètres), par le confort (le café ne cause aucun problème), par les dispositifs de sécurité dans la cabine de conduite et, par-dessus tout, par les pentes étonnamment accusées. De la cabine du moteur, la voie ressemble à des montagnes russes. Le Comité s'est laissé dire qu'un conducteur peut économiser une quantité non négligeable d'énergie en utilisant efficacement les sections inclinées de la voie. En d'autres mots le conducteur peut interrompre complètement l'alimentation en énergie et maintenir malgré tout sa vitesse en raison du degré très accusé de la pente.

À Lyon, le Comité a visité l'aéroport, qui est exploité par la Chambre de commerce. Il désirait savoir quelles répercussions les services TGV avaient eu sur les

TGV services have had on air travel between Paris and Lyon. The Committee was informed that, as a result of the introduction of TGV services, the airport's air passenger traffic between the two cities was cut by 50%. The Committee thinks this is a persuasive demonstration of how high speed train travel can effectively compete with air over certain distances. However, as a footnote, the Committee does want to point out that Lyon airport, through aggressive marketing and the development of new routes, has more than recovered from the loss of traffic it suffered.

## PORTS

Although ports and port policies were not included in the Committee's travel reference, the Committee was provided with an opportunity to look at the ports of London and Rotterdam and took advantage of it. The Committee was pleased that it did so, as the water tours of both ports were very interesting and instructive.

Regarding the Port of London, which is operated by the Port of London Authority, what was of interest to the Committee was the consolidation of port facilities including a container terminal at Tilbury, some distance from the main docklands of Victorian days. The Committee saw these old docks and properties being redeveloped for residential and commercial use. The Committee also had an opportunity to observe the Thames River state-of-the-art vessel traffic management and its flood control systems.

Of special interest to the Committee was the concern that the Port of London Authority had about compulsory pilotage for navigation of the Thames River from the North Sea. This struck a responsive chord with the Committee because the question of compulsory pilotage has arisen in connection with its study on the future of the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System. Therefore, the Committee was interested to learn of a recent British White Paper on pilotage (see Appendix II) and accompanying legislation. Both were published in November of last year and the legislation was passed by Parliament this year and is expected to come into effect on 1 March 1988.

The Port of Rotterdam is the largest in the world. It is owned and operated by the City of Rotterdam. It is located at the mouth of the Rhine, an inland waterway and canal system which stretches 1,000 km. to Basel, Switzerland.

The Committee recognizes that Rotterdam's strategic geographical location and a thriving German economy have been significant factors in the port's growth and commercial success. However, the Committee could not help but be impressed with the size and efficiency of the port, particularly the huge Euro Container Terminal, and the port's aggressive marketing attitude. The Committee was also interested to learn that compulsory pilotage

déplacements par avion entre Paris et Lyon. On lui a déclaré à ce sujet qu'à la suite de l'implantation des services TGV, le trafic aérien des passagers entre les deux villes avait diminué de moitié. Le Comité estime qu'il s'agit-là d'une démonstration convaincante de la capacité du transport ferroviaire à grande vitesse de concurrencer efficacement le transport aérien sur certaines distances. Le Comité désire toutefois souligner que l'aéroport de Lyon, grâce à une stratégie de commercialisation dynamique et à la mise au point de nouveaux itinéraires, a plus que recouvré les pertes qu'il a enregistrées à la suite de la diminution du trafic aérien des passagers.

## LES PORTS

Si les ports et les politiques portuaires n'étaient pas prévus au programme du Comité, celui-ci a cependant eu l'occasion de visiter les ports de Londres et de Rotterdam et d'en tirer profit. Le Comité est heureux de l'avoir fait étant donné que les excursions dans les deux ports se sont avérées très intéressantes et instructives.

En ce qui concerne le port de Londres, qui est exploité par la *Port of London Authority*, il faut souligner que le Comité a été particulièrement intéressé par le regroupement des installations portuaires, y compris un terminal pour conteneurs à Tilbury, à une certaine distance des terrains qui entourent ce qui constituait les principaux bassins du havre à l'époque victorienne. Le Comité a pu constater que ces vieux bassins et que ces vieilles propriétés sont en voie de réaménagement à des fins résidentielles et commerciales. Le Comité a aussi eu la chance d'observer le fonctionnement du système du trafic maritime, à la fine pointe de la technologie, sur la Tamise et son système de contrôle des inondations.

Le Comité a particulièrement été intéressé par les préoccupations de la *Port of London Authority* au sujet du pilotage obligatoire des navires sur la Tamise à partir de la Mer du Nord. Cette question a heurté chez les membres du Comité une corde sensible parce qu'elle a déjà été soulevée dans le cadre de l'étude qu'il a effectuée sur l'avenir du système Grands Lacs—Voie maritime du Saint-Laurent. Le Comité a donc été heureux d'entendre parler d'un livre blanc britannique sur le pilotage (voir l'annexe II) et du projet de loi qui l'accompagne, qui ont tous deux été publiés en novembre 1986. Le projet de loi a été adopté par le Parlement cette année et devrait entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 1988.

Le port de Rotterdam est le plus important au monde. Il appartient à la ville de Rotterdam, qui en assure aussi l'exploitation. Il est situé à l'embouchure du Rhin, une voie navigable inférieure et un réseau de canaux qui s'étirent sur 1 000 kilomètres jusqu'à Bâle, en Suisse.

Le Comité admet que la situation géographique stratégique de Rotterdam et l'économie florissante de l'Allemagne de l'Ouest ont largement contribué au développement et au succès commercial du port hollandais. Le Comité ne pouvait toutefois faire autrement qu'être impressionné par les dimensions et l'efficacité de ce port, en particulier par l'immense terminal pour conteneurs Euro et par l'attitude

within the waters of the port is standard, and that port management is not concerned about the costs of this service to users.

## CONCLUSION

It is evident that the Committee had a valuable and instructive visit to Europe. The Committee has set out in some detail its observations and recommendations flowing from this stimulating learning experience. There are, however, three overall impressions that the Committee would like to emphasize.

The first is that, for all the discussion and activity regarding privatization in Europe and arm's length relationships in the management of airports, airlines and railways, the respective national governments remain involved and in ultimate control. It is true that with partial or full privatization, the governments' direct involvement and control have been substantially reduced. However, it is still ultimately present through the "share" concept. Otherwise, the national governments have maintained ownership of the airports, national airlines and railways and usually have a controlling presence on the various boards of directors of these enterprises. In Europe, some aspects of transportation are treated as a business but it is still very much, and will continue to be, the business of national governments as well.

Secondly, a major factor in the success, comfort and convenience of Europe's air and rail transport systems is its intermodal connections at airports and railway stations. There is frequent and diverse ground transport provided to the airports: rapid rail, subway, bus and car. There are excellent rail connections between major airports and major railway stations and vice versa. Railway stations are hubs like airports are in North America and have good subway and bus connections. Clearly, priority is given to inter-modal planning when transportation facilities are built or improved. The resources are provided to do the job and the Europeans certainly do it right.

Thirdly, in many of the discussions the Committee had with officials it was struck by their enthusiasm in explaining the services and technologies being operated and developed. Indeed, it was evident that sophisticated and persuasive marketing programs have been developed with the aim of aggressively selling them in the international market place. It appeared that no opportunity was overlooked for export markets.

dynamique en matière de commercialisation des responsables du havre. Le Comité a aussi été heureux d'apprendre que le pilotage obligatoire à l'intérieur des eaux du port est la norme et que la direction du havre ne se préoccupe pas des coûts de ce service aux usagers.

## CONCLUSION

Que la visite du Comité en Europe ait été profitable et instructive ne fait aucun doute. Le Comité a exposé de façon relativement détaillée ses observations et ses recommandations à la suite de cette tournée d'étude des plus stimulantes. Le Comité aimerait cependant mettre en relief trois observations d'ordre général.

Premièrement, les gouvernements des pays qu'il a visités demeurent impliqués et conservent le contrôle ultime dans toutes les discussions et les activités relatives à la privatisation en Europe et à l'autonomie au niveau de la gestion des aéroports, des compagnies aériennes et des chemins de fer. Il faut cependant souligner qu'avec la privatisation partielle ou totale, les interventions et le contrôle directs des gouvernements sont beaucoup moins importants. Les gouvernements en cause continuent cependant d'intervenir et d'exercer un contrôle en dernière analyse par l'entremise de la formule de «l'action préférentielle». Par ailleurs, les gouvernements des pays que le Comité a visités ont conservé la propriété des aéroports, des compagnies aériennes et des sociétés de chemin de fer nationales et exercent ordinairement un contrôle sur le conseil d'administration de chacune de ces entreprises. En Europe, le transport, sous certains de ses aspects, est considéré comme une affaire commerciale, mais il reste, et restera, dans une très grande mesure l'affaire également des gouvernements.

Deuxièmement, les raccordements intermodaux aux aéroports et aux gares de chemin de fer contribuent beaucoup au succès, au confort et à la commodité des systèmes européens de transport aérien et ferroviaire. Les liaisons terrestres assurées aux aéroports sont fréquentes et diversifiées: trains rapides, métro, autobus et autocars, et taxis. Il existe d'excellentes liaisons ferroviaires entre les grands aéroports et les grandes gares de chemin de fer et vice versa. Les gares de chemin de fer, qui sont des pivots comme le sont les aéroports en Amérique du Nord, disposent de bonnes liaisons par métro, de même que par autobus et autocars. On y accorde de toute évidence la priorité à la planification intermodale lorsqu'on y construit des installations de transport ou qu'on les améliore. Les Européens disposent des ressources pour faire ce genre de travail et nul ne doute qu'ils le fassent bien.

Troisièmement, au cours de nombreuses discussions que le Comité a eues avec des dirigeants, il a été frappé par l'enthousiasme qu'ils mettaient à lui expliquer les services et la technologie utilisés et mis au point. Le Comité n'a pu que constater les programmes de commercialisation perfectionnés et convaincants créés pour assurer la vente de ces services et technologie sur le marché international. Il semble qu'on n'ait rien négligé pour y parvenir.

Finally, the Committee would like to publicly express its appreciation to all those European officials in the public and private sectors who met with the Committee (see Appendix III). Their knowledge and dedication impressed the Committee and the discussions were always informative and valuable. Their efforts and hospitality are what really made the Committee's visit so interesting and memorable.

#### OBSERVATIONS

1. It is difficult for the Committee to envisage a profitable regional airport operation in Canada without some sort of passenger tax being levied by the airport authority.
2. The Committee thinks that the Schiphol approach of cooperation and consultation with the national and local governments and KLM is an example from which Canada could profit in the implementation of the new airports policy.
3. In its encouragement of expanded commercial activities at airports in Canada, Transport Canada should ensure that there is fair competition between those in airport facilities and similar activities in the surrounding region.
4. The Committee thinks that, regarding the privatizations of BAA and British Airways, the U.K. government's use of the "golden share" concept is an interesting and effective method of enabling it to maintain ultimate control of the two enterprises.
5. The Committee agrees with European officials who suggested that liberalization of air transport in Europe and American competition would likely mean the consolidation of airlines and the formation of four or five powerful groups.
6. The Committee was impressed with the sophisticated and persuasive marketing programs that have been developed by the Europeans to sell their transportation services and technologies in the international market place.

Enfin, le Comité aimerait publiquement exprimer ses remerciements à tous les responsables européens des secteurs public et privé qu'il a rencontrés (voir l'annexe III). Leurs connaissances et leur dévouement ont impressionné le Comité, qui a toujours eu avec eux des discussions instructives et profitables. Ce sont leurs efforts et leur sens de l'hospitalité qui, en fait, ont rendu la visite du Comité aussi intéressante et mémorable.

#### OBSERVATIONS

1. Il est difficile pour le Comité de penser que l'exploitation d'aéroports régionaux au Canada pourrait être rentable sans l'imposition par les administrations aéroportuaires d'une quelconque taxe sur les passagers.
2. Le Comité estime que la politique de coopération et de consultation pratiquée par l'aéroport de Schiphol à l'égard des gouvernements national et locaux et de KLM constitue un exemple dont le Canada pourrait s'inspirer dans la mise en oeuvre de cette nouvelle politique aéroportuaire.
3. Dans le cadre de sa politique d'incitation au développement des activités commerciales à l'intérieur des aéroports canadiens, Transports Canada devrait voir à ce qu'existe une concurrence loyale entre les activités qui ont cours à l'intérieur de ces aéroports et les activités de même ordre dans les régions environnantes.
4. Le Comité pense, au sujet de la privatisation de la BAA et de la *British Airways*, que le recours par le gouvernement du Royaume-Uni au concept de «l'action préférentielle» constitue un moyen utile et efficace de lui permettre de conserver le contrôle ultime des deux entreprises.
5. Le Comité est d'accord avec les dirigeants européens qui laissent entendre que la libéralisation du transport aérien en Europe et que la concurrence américaine entraîneraient probablement le regroupement des compagnies aériennes et la formation de quatre ou cinq groupes puissants.
6. Le Comité a été impressionné par les programmes de commercialisation perfectionnés et convaincants élaborés par les Européens pour vendre leurs services de transport et leur technologie sur les marchés internationaux.

## SUMMARY OF RECOMMENDATIONS

### I. Recommendations for Terminal III at Pearson International Airport

1. The highest priority in the planning and construction of the departure level of Terminal III at Pearson International Airport be given to check-in facilities for the comfort and convenience of departing passengers.
2. Where existing and future demand warrants and to ensure continuing economic viability any developments at our major airports include giving the highest priority to inter-modal planning and facilities and, more particularly, frequent and rapid train or subway links.
3. Transport Canada immediately review its strategy, treatment and facilities for intransit passengers at our major international airports and give special attention to this type of lucrative traffic in the planning and construction of Terminal III at Pearson International Airport.
4. The Minister of Transport review procedures at our major airports for the separation of arriving and departing passengers and, in the planning and construction of Terminal III at Pearson International Airport, ensure that the highest priority is given to the secure separation of arriving and departing passengers.

### II. Airport Ownership and Management

1. The government give serious consideration to the designation of freeport zones at certain Canadian airports with particular emphasis on Mirabel.
2. Consideration should be given to employee representation on any boards of directors of any airport authorities created as a result of Transport Canada's new policy on airport ownership and management.
3. In the implementation of Transport Canada's new airports policy, serious consideration be given to the introduction of noise compensation programs where needed.

### III. Privatization

1. In any full or partial privatization of a transportation enterprise, the employees should be given an opportunity to participate in the ownership of the company.

### IV. Safety and Security

1. The Minister of Transport take full responsibility for passenger and carry-on baggage screening at our

## SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

### I. Recommandations concernant le terminal III de l'aéroport international Lester B. Pearson

1. Que, dans le cadre de la planification et de la construction du niveau de départ du terminal III de l'aéroport international Lester B. Pearson, on accorde la priorité aux services d'enregistrement pour le confort et la commodité des passagers qui le quittent.
2. Que lorsque les demandes présente et future le justifient, et par souci de viabilité économique, les futurs projets d'aménagement concernant nos grands aéroports donnent, entre autres, la priorité à la planification et aux installations intermodales et, plus particulièrement, à des liaisons fréquentes et rapides par train ou par métro.
3. Que Transports Canada revoie immédiatement sa stratégie, ses services et ses installations afférents à la circulation des passagers en transit dans nos grands aéroports internationaux et porte une attention spéciale à ce type de trafic lucratif dans le cadre de la planification et de la construction du terminal III de l'aéroport international Lester B. Pearson.
4. Que le ministre des Transports revoie les procédures en usage dans nos grands aéroports concernant l'isolement des passagers à l'arrivée et au départ et que, dans le cadre de la planification et de la construction du terminal III à l'aéroport international Lester B. Pearson, il voie à ce qu'on accorde la plus haute priorité à un système d'isolement en lieu clos de passagers à l'arrivée et au départ.

### II. Propriété et gestion des aéroports

1. Que le gouvernement étudie sérieusement la possibilité de créer des zones franches dans certains aéroports canadiens, et en particulier à Mirabel.
2. Qu'on étudie la possibilité de permettre aux employés d'être représentés au sein du conseil d'administration de toute administration aéroportuaire qui sera créée à la suite de la nouvelle politique de Transports Canada concernant la propriété et la gestion des aéroports.
3. Que, dans le cadre de la mise en oeuvre de la nouvelle politique aéroportuaire de Transports Canada, l'on étudie sérieusement la possibilité d'établir des programmes de dédommagements contre le bruit là où le besoin s'en fera sentir.

### III. Privatisation

1. Que, dans le cadre de toute privatisation totale ou partielle d'une entreprise de transport, l'on donne la possibilité à ses employés d'acheter des actions de la compagnie.

### IV. Sécurité et sûreté

1. Que le ministre des Transports assume l'entière responsabilité du filtrage des passagers et des bagages

major airports and ensure that it is done by airport employees and/or the regional or RCM police.

2. Transport Canada in cooperation with all Canadian carriers, develop a formal procedure to ensure that all domestic passengers are informed of the requirement to identify their luggage when transferring from a domestic to an international flight provided by a different carrier.

#### V. Rail Passenger Services

1. The Minister of Transport, in conjunction with the railways and Via Rail, immediately undertake a comprehensive study to examine the feasibility of developing, in the areas of the country where demand warrants, a roadbed and track system to handle electrified high-speed rail passenger and freight traffic.
2. Via Rail give immediate consideration to the introduction of baggage carts, similar in design to those in use at airports, for the convenience of train passengers.
3. Via Rail adjust its policy of not allowing passengers to board the train until 10 minutes before departure so as to allow passengers more time to board in some leisure and comfort.

à main dans nos grands aéroports et voie à ce que ce filtrage soit assuré par les employés de ces aéroports et (ou) par les corps policiers provinciaux (ou locaux) ou par la GRC.

2. Que Transports Canada, en collaboration avec toutes les lignes aériennes canadiennes, élabore une procédure officielle pour veiller à ce que tous les passagers de vols intérieurs soient informés qu'ils sont tenus d'identifier leurs bagages lorsqu'ils passent d'un vol intérieur à un vol international d'une autre ligne aérienne.

#### V. Services de trains de passagers

1. Que le ministre des Transports, conjointement avec les chemins de fer et VIA Rail, entreprennent immédiatement une étude globale afin d'examiner la possibilité de créer, dans les régions où la demande le justifie, un réseau de ballast et de voies électrifiées pour assurer le transport rapide des passagers et des marchandises.
2. Que VIA Rail étudie immédiatement la possibilité de mettre à la disposition des passagers des chariots à bagages de conception similaire à celle des chariots en usage dans les aéroports pour la commodité des usagers du transport ferroviaire.
3. Que VIA Rail ajuste sa politique aux termes de laquelle les passagers ne peuvent monter à bord de ces trains que dix minutes avant leur départ de façon à accorder aux voyageurs plus de temps pour y embarquer dans une certaine liberté et dans un certain confort.

A P P E N D I X IEUROPEAN COMMISSION PACKAGE  
FOR AIR TRANSPORT LIBERALIZATIONNEW CANADA/UK BILATERAL  
AIR SERVICES AGREEMENT

All points with some exceptions Limited "fifth freedom" rights*	Market Access	All points  No "cabotage"***
Multiple designation of airlines, subject to traffic thresholds		Multiple designation without conditions
Airlines discretion up to 55% (first 2 years) 60% (year 3)	Capacity	Airlines discretion regarding capacity on any Canada/ UK routes
Zonal scheme 3 zones floor at 45% or reference	Tariffs	Zonal scheme 2 zones no floor
all aspects after 2-3 years	Review	Tariff scheme after 18 months

\* An example of what is meant by a "fifth freedom" right occurs on Air Canada's Toronto, London, Bombay, Singapore route. Air Canada is allowed to pickup passengers in London and carry them to Bombay and Singapore. It can do the same thing in Bombay. In both cases these "pickup rights" in foreign countries are known as "fifth freedom" rights.

\*\* "Cabotage" would occur where British Airways is allowed to pickup domestic passengers from Toronto and carry them to Vancouver or any other point in Canada on its route from London.

ANNEXE I

PROGRAMME DE LA COMMISSION  
EUROPÉENNE CONCERNANT LA  
LIBÉRALISATION DU TRANSPORT  
AÉRIEN

NOUVELLE ENTENTE BILATÉRALE  
ENTRE LE CANADA ET LE  
ROYAUME-UNI CONCERNANT LES  
SERVICES AÉRIENS

Tous les points, sous réserve  
 de quelques exceptions  
 Droits limités de  
 «cinquième liberté»\*

Tous les points

Défense de faire du «cabotage»\*\*

Désignation multiple de  
 compagnies aériennes, sous  
 réserve de seuil de circulation

Désignation multiple sans  
 aucune restriction

À la discrétion des  
 compagnies aériennes jusqu'à  
 55 % (les 2 premières années)  
 60 % (la troisième année)

Capacité

À la discrétion des compagnies  
 aériennes pour ce qui est de  
 la capacité sur tout  
 itinéraire entre le Canada et  
 le Royaume-Uni

Plan de zones  
 3 zones  
 plancher à 45 %  
 ou niveau de référence

Tarifs

Plan de zones  
 2 zones  
 Aucun plancher

Tous les aspects après  
 2 à 3 ans

Revue

Plan de tarifs après 18 mois

\* Ce droit de «cinquième liberté» est illustré par les vols qu'effectue Air Canada entre Toronto, Londres, Bombay et Singapour. Air Canada est autorisé à prendre des passagers à Londres et à les amener jusqu'à Bombay et Singapour. La compagnie aérienne peut faire la même chose à Bombay. Dans les deux cas, ce droit de «prendre des passagers» dans des pays étrangers est connu sous le nom de «cinquième liberté».

\*\* Le «cabotage» survient lorsque, par exemple, *British Airways* est autorisée à prendre des passagers intérieurs allant de Toronto à Vancouver ou à toute autre destination au Canada située sur sa route en provenance de Londres.

**APPENDIX II**

The following exhibits have been filed with the Committee and are available on request from the Clerk.

1. The "Golden Share" provision applicable to the privatization of BAA.
2. Performance objectives for British Rail contained in a letter from the Secretary of State for Transport to the Chairman of the British Rail Board.
3. Map of the proposed high-speed rail passenger network in the year 2000.
4. British White Paper on Pilotage.

**ANNEXE II**

Les pièces suivantes ont été déposées auprès du Comité et sont disponibles sur demande au greffier.

1. La clause «d'action préférentielle» applicable à la privatisation de *British Airways*.
2. Objectifs de rendement de *British Rail* formulés dans une lettre du secrétaire d'Etat aux Transports au président du conseil d'administration de *British Rail*.
3. Carte du projet de réseau de train de passagers à grande vitesse dont la réalisation est prévue pour l'an 2000.
4. Livre blanc du gouvernement britannique sur le pilotage.

**APPENDIX III**

The Committee met with the following officials during its visit to Europe:

**LONDON***From British Airways*

David Burnside, Director, Public Affairs

Peter Hunt, Director, Safety Services

*From Birmingham International Airport*

Brian Summers, Financial Director

*From the Department of Transport (U.K.)*

Sir Alan Bailey, Permanent Secretary

J.A. Rhodes, Assistant Secretary, Civil Aviation Policy, Division 2

J.R. Coates, Head, Railways Directorate

*From British Airports Authority*

Sir Norman Payne, Chairman

Jeremy Marshall, Chief Executive Officer

Barry Goddard, Head of Parliamentary Affairs

*From Heathrow Airport*

Michael King, Chairman and Managing Director

John McGregor Wilson, Manager, Terminal 4

Peter Baldry, Airport Services Manager, Air Canada

*From the Port of London Authority*

Robert Crawford, Vice-Chairman

Barry Aldous, Manager, Secretary's Department

Terry Hills, Personal Assistant to the Chief Executive, Tilbury Docks

Bernard Lovell, Managing Director 42 Berth Ltd, Tilbury Docks

Captain Iain Slater, Assistant Harbour Master, Tilbury Docks

*From the British Railways Board*

Michael Potter, Deputy Secretary

Terry Worrall, Movements Manager, Operations

John Bonn, Business Analyst, Sector Evaluations

**AMSTERDAM***From Amsterdam Schiphol Airport*

K.J. Noordzij, Director, Commercial Affairs

A.J. van Weers, Marketing Manager, Passengers

R. Wever, Head, Press and Information Division

J. Biemond, Airport Harbour Manager

**ANNEXE III**

Au cours de son voyage en Europe, le Comité a rencontré les personnes suivantes:

**LONDRES***De British Airways*

David Burnside, Directeur, Affaires publiques

Peter Hunt, Directeur, Services de sécurité

*De l'aéroport international de Birmingham*

Brian Summers, Directeur des finances

*Du ministère des Transports (R.-U.)*

Sir Alan Bailey, Secrétaire permanent

J.A. Rhodes, Secrétaire adjoint, Politique de l'aviation civile, Division 2

J.R. Coates, Chef, Direction générale des chemins de fer

*De l'Administration des aéroports britanniques*

Sir Norman Payne, Président

Jeremy Marshall, Directeur général

Barry Goddard, Chef des affaires parlementaires

*De l'aéroport d'Heathrow*

Michael King, Président-directeur général,

John McGregor Wilson, Directeur, Terminal 4

Peter Baldry, Directeur des services aéroportuares, Air Canada

*De l'administration du port de Londres*

Robert Crawford, Vice-président

Barry Aldous, Directeur du Secrétariat

Terry Hills, Adjoint particulier du chef de la direction Tilbury Docks

Bernard Lovell, Directeur en chef, 42 Berth Ltd.

Capitaine Iain Slater, Capitaine adjoint du port, Tilbury Docks

*De Conseil des chemins de fer britanniques*

Michael Potter, Sous-secrétaire

Terry Worrall, Directeur des mouvements, Opérations

John Bonn, Analyste commercial, Évaluations sectionnelles

**AMSTERDAM***De l'aéroport international Schiphol*

K.J. Noordzij, Directeur, Affaires commerciales

A.J. van Weers, Directeur de la commercialisation, Voyageurs

R. Wever, Chef, Division de la presse et de l'information

J. Biemond, Directeur des installations aéroportuares

*From KLM, Royal Dutch Airlines*

R.H. Matzinger, Senior Vice-President and General Secretary

A.H.M. Kruytzer, Head, Planning and Research Bureau

J.P. Andriesse, Manager, Field Support and Reception

*From Canadian Airlines International*

G. Dagenais, General Manager

M. Copeland, Manager, Long-Term Planning

J. Mann, Manager, Government Relations

*From the City of Rotterdam*

R. den Dunnen, Deputy Mayor and Alderman Responsible for Port and Economic Affairs

T. Schut, Head, Port Transport Bureau

V. van Oosterhout, Office of the Mayor

**BRUSSELS***From the European Communities*

Frederik Sorensen, Head, Air Transport Division (DG VII)

Dinos Stasinopoulos, Principal Administrator (DG VII)

Nicholas Argyris, DG IV

John Rees, Transport Infrastructure (DG VII)

**FRANKFURT***From Flughafen Frankfurt Main AG (FAG)*

G. Mücke, Board Member

P. Flugbeil, Director

H.J. Fischer, Director

U. Mader, Director

W. Schaffer, Manager, Lufthansa Cargo Terminal

*From the Deutsche Bundesbahn*

H. Moritz, Project Manager, High Speed Railway Traffic

I.G. Pintag, Director

*From Lufthansa Airlines*

U. Schulte-Strathaus, Air Traffic Policy and Planning Department

*From the Federal Ministry of Transport*

Dr. D. Schulte, State Secretary

W. Niester, Director General, Air Traffic

W. Krauss, Director, Rail Traffic

**PARIS***From Air France*

Jacques Friedmann, President

*De KLM, Royal Dutch Airlines*

R.H. Matzinger, Vice-président principal et secrétaire général

A.H.M. Kruytzer, Chef, Bureau de la recherche et de la planification

J.P. Andriesse, Chef, Services de soutien et de réception sur le terrain

*Des lignes aériennes Canadien International*

G. Dagenais, Directeur général

M. Copeland, Directeur, Planification à long terme

J. Mann, Directeur, Relations gouvernementales

*De la ville de Rotterdam*

R. den Dunnen, Maire adjoint et échevin, Responsable des affaires portuaires et économiques

T. Schut, Chef, Bureau des transports du port

V. van Oosterhout, Bureau du maire

**BRUXELLES***Des communautés européennes*

Frederik Sorensen, Chef, Division des transports aériens (DG VII)

Dinos Stasinopoulos, Administrateur principal (DG VII)

Nicholas Argyris, DG IV

John Rees, Infrastructure des transports (DG VII)

**FRANCFORT***De l'aéroport de Francfort*

G. Mücke, Membre du conseil d'administration

P. Flugbeil, Directeur

H.J. Fischer, Directeur

U. Mader, Directeur

W. Schaffer, Directeur, Aérogare de fret de Lufthansa

*Du Deutsche Bundesbahn*

H. Moritz, Directeur de projet Trafic ferroviaire à haute vitesse

I.G. Pintag, Directeur

*Des lignes aériennes Lufthansa*

U. Schulte-Strathaus, Service de la politique et de la planification du trafic aérien

*Du ministère fédéral des Transports*

D. Schulte, Secrétaire d'État

W. Niester, Directeur général du trafic aérien

W. Krauss, Directeur, trafic ferroviaire

**PARIS***De Air France*

Jacques Friedmann, Président

Claude Postel, Assistant Director General, Program and Development

François Eldin, Information Services

*From SNCF*

Philippe Essig, President, Administrative Council

*From the Ministry of Transport*

Jacques Douffiagues, *Ministre délégué chargé des Transports*

*From the Direction générale de l'aviation civile*

Daniel Tannenbaum, Director General

*From the Aéroports de Paris*

Bernard Lathière, President

Patrice Hardel, *Département de l'exploitation générale*

#### LYON

*From the Syndicat mixte des transports pour le Rhone et la région Lyonnaise*

Dr. Dugoujon, President,

M. Flacher, Mayor, 3rd arrondissement

*From the Société de transports en commun Lyonnais*

M. Steffen, Responsable du Marketing

*From Semaly*

M. Waldmann, Director

*From the Lyon Satolas Airport*

M. Sachaffage, Director

Claude Postel, Directeur général adjoint, Programme et développement

François Eldin, Services d'information

*De la SNCF*

Philippe Essig, Président, Conseil d'administration

*Du ministère des Transports*

Jacques Douffiagues, Ministre délégué chargé des transports

*De la Direction générale de l'aviation civile*

Daniel Tannenbaum, Directeur général

*Des Aéroports de Paris*

Bernard Lathière, Président

Patrice Hardel, Département de l'exploitation générale

#### LYON

*Du Syndicat mixte des transports pour le Rhone et le région Lyonnaise*

M. Dugoujon, Président

M. Flacher, Maire du 3<sup>e</sup> arrondissement

*De la Société de transports en commun Lyonnais*

M. Steffen, Responsable du Marketing

*De la Semaly*

M. Waldmann, Directeur

*De l'aéroport de Lyon Satolas*

M. Sachaffage, Directeur de l'aéroport

Pursuant to Standing Order 99(2), the Committee requests that the government table a comprehensive response to its report.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issues Nos. 44 and 45, which includes this report*) is tabled.

Respectfully submitted,

PATRICK NOWLAN,  
*Chairman.*

Conformément au paragraphe 99(2) du Règlement, le Comité demande que le gouvernement dépose une réponse globale à son rapport.

Un exemplaire des Procès-verbaux et témoignages se rapportant à la question (*fascicules nos 44 et 45, qui contiennent le présent rapport*) est déposé.

Respectueusement soumis,

*Le Président,*  
PATRICK NOWLAN.

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

FRIDAY, DECEMBER 4, 1987

(80)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 12:25 o'clock p.m., in the Lobby of the House of Commons, Centre Block, this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Patrick Nowlan, André Ouellet and Fernand Robichaud.

The Committee resumed consideration of its draft report on the Committee's trip to Europe.

It was agreed.—That, pursuant to Standing Order 99(2), the Committee would request the government to table a comprehensive response to its report.

At 12:28 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Mary MacDougall  
*Clerk of the Committee*

**PROCÈS-VERBAL**

LE VENDREDI 4 DÉCEMBRE 1987

(80)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 12 h 25, dans la salle des pas perdus de la Chambre des communes, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Patrick Nowlan, André Ouellet et Fernand Robichaud.

Le Comité examine de nouveau son projet de rapport ayant trait à son voyage en Europe.

Il est convenu.—Que, en conformité du paragraphe 99(2) du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale à son rapport.

À 12 h 28, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*  
Mary MacDougall













*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 46

Thursday, December 17, 1987

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 46

Le jeudi 17 décembre 1987

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the  
Standing Committee on**Procès-verbaux et témoignages du Comité  
permanent des*

## Transport

## Transports

**RESPECTING:**

Pursuant to Standing Order 96(2), an examination  
of the proposed operations and facilities of  
Terminal 3 at Lester B. Pearson International  
Airport

**CONCERNANT:**

Conformément à l'article 96(2) du Règlement, un  
examen des activités et des installations proposées  
pour le terminal 3 de l'Aéroport international  
Lester B. Pearson

**WITNESSES:**

(See back cover)

**TÉMOINS:**

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament,  
1986-87

Deuxième session de la trente-troisième législature,  
1986-1987

## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl L. Gray

### Members

Iain Angus  
Ross Belsher  
Les Benjamin  
Terry Clifford  
Dennis H. Cochrane  
André Ouellet  
Joe Reid  
Fernand Robichaud  
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Mary MacDougall

*Clerk of the Committee*

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl L. Gray

### Membres

Iain Angus  
Ross Belsher  
Les Benjamin  
Terry Clifford  
Dennis H. Cochrane  
André Ouellet  
Joe Reid  
Fernand Robichaud  
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

*Le greffier du Comité*

Mary MacDougall

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

THURSDAY, DECEMBER 17, 1987  
(81)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:35 o'clock a.m., in Room 209 West Block, this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Terry Clifford, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Fernand Robichaud and Gordon Taylor.

*In attendance:* John Christopher, Research Officer, Library of Parliament. David Cuthbertson, Consultant to the Committee.

*Witnesses: From the Airports Authority Group, Department of Transport:* Dave McAree, Executive Director; Ed Warrick, Project Manager, Terminal 3, Pearson International Airport.

In accordance with its mandate under Standing Order 96(2), the Committee proceeded to an examination of the proposed operations and facilities of Terminal 3 at Lester B. Pearson International Airport.

Ed Warrick made a presentation and, with Dave McAree, answered questions.

At 11:00 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Mary MacDougall  
*Clerk of the Committee*

**PROCÈS-VERBAL**

LE JEUDI 17 DÉCEMBRE 1987  
(81)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 9 h 35, dans la pièce 209 de l'Édifice de l'Ouest, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Terry Clifford, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

*Aussi présents:* John Christopher, attaché de recherche de la Bibliothèque du Parlement. David Cuthbertson, conseiller du Comité.

*Témoins: Du Groupe de gestion des aéroports, ministère des Transports:* Dave McAree, directeur exécutif; Ed Warrick, directeur général, Projet de développement, aérogare 3, Aéroport international Lester B. Pearson.

Conformément au mandat que lui confie le paragraphe 96(2) du Règlement, le Comité entreprend d'examiner les projets d'activité et d'installation du terminal 3 de l'Aéroport international Lester B. Pearson.

Ed Warrick donne un exposé, puis lui-même et Dave McAree répondent aux questions.

À 11 heures, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*  
Mary MacDougall

**EVIDENCE**

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Thursday, December 17, 1987

• 0935

**The Chairman:** Colleagues, we have a quorum.

I know we tried to forewarn people that we lost the Railway Committee Room. Without getting into all that, there was a request from the government House Leader. There is a national caucus at 10.45 a.m., but we have this room only until 11 a.m. anyway. This is why I am glad we are finally here pretty much on time, so members can start their questions after we have a short presentation. We may not be able to complete everything substantively, and obviously if not and/or in view of what we hear, it very well may be that we should have the officials back, and others perhaps, in the new year.

I know members wanted to have a preliminary examination of Terminal 3. If there is nothing further, I will start the examination. I appreciate full well, as members do, that this was a makeshift situation, and the chairman did accede to the government House Leader's request for the caucus room, so here we are.

Mr. McAree, you have some officials with you. I know members want to get into questioning and we have to get out of here at 10.45 a.m., so with no further ado, Mr. McAree, would you commence, please.

**Mr. David McAree (Executive Director, Airports Authority Group, Department of Transport):** Mr. Chairman, thank you very much. First of all, I would like to wish the committee and everyone present a very merry Christmas.

It is my pleasure to talk for a second or two about our Terminal 3 project in Toronto. It is the largest thing in our capital program at the moment, and it does respond to the new policy for airports in Canada, which requests that we have a greater involvement of the private sector.

I have with me this morning the project manager for the Terminal 3 project. Mr. Ed Warrick; Mr. Ian Henderson, who is an investment adviser with my organization; and Mr. Howard Bohan, who is working with Mr. Warrick on the project at Toronto.

We have a slide presentation that will take 10 to 15 minutes, and we would be very, very pleased to respond to any questions that emanate from it. I would ask Mr. Warrick to do the presentation.

**The Chairman:** Fine, and the shorter and more succinct the slide presentation the better, so we can get into questions.

**TÉMOIGNAGES**

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le jeudi 17 décembre 1987

**Le président:** Chers collègues, le quorum est atteint.

Nous avons essayé de prévenir tout le monde que nous avions perdu la salle du Comité des chemins de fer. Sans entrer dans tous les détails, nous avons reçu la demande de la part du leader parlementaire. Il y a un caucus national à 10h45, mais nous pouvons conserver cette pièce jusqu'à 11 heures. C'est pourquoi je suis heureux que nous soyons tous à l'heure, car ainsi les membres pourront poser leurs questions tout de suite après un court exposé. Nous ne serons peut-être pas en mesure de pousser notre enquête très loin et peut-être devrons-nous, compte tenu des rumeurs qui circulent, demander aux fonctionnaires et peut-être à d'autres aussi de revenir à l'occasion de la nouvelle année.

Je sais que les députés veulent effectuer un examen préliminaire de l'Aérogare 3. S'il n'y a pas d'autres propositions, commençons cet examen dès maintenant. Nous nous rendons tous compte que voici des installations de fortune; le président a accédé à la demande du leader parlementaire et nous devons nous contenter de cette salle.

Monsieur McAree, vous êtes accompagné d'autres fonctionnaires. Les députés veulent poser leurs questions sans tarder et comme nous devrons évacuer les lieux à 10h45, je vous donne la parole sans autre préambule.

**M. David McAree (directeur exécutif, Groupe de gestion des aéroports, ministère des Transports):** Merci beaucoup, monsieur le président. Tout d'abord, je voudrais souhaiter un Joyeux Noël à tous les membres du comité et à toutes les personnes ici présentes.

J'aurai le plaisir de vous entretenir pendant quelques secondes du projet d'Aérogare 3 à Toronto. Il s'agit du poste le plus important de notre budget d'investissement en ce moment et l'initiative est conforme à la nouvelle politique en matière d'installations aéroportuaires au Canada, qui vise une plus grande participation du secteur privé.

Je vous présente le directeur du projet d'Aérogare 3, M. Ed Warrick, M. Ian Henderson, qui est conseiller financier auprès de mon service, et M. Howard Bohan, qui travaille en collaboration avec M. Warrick au projet de Toronto.

Notre diaporama durera de 10 à 15 minutes et nous nous ferons ensuite le plus grand des plaisirs de répondre à vos questions. M. Warrick se chargera de l'exposé.

**Le président:** Très bien, et plus le diaporama sera concis, plus nous aurons de temps pour poser les questions.

[Texte]

[Slide Presentation]

Mr. Ed Warrick (Project Manager, Terminal 3, Pearson International Airport, Airports Authority Group, Department of Transport): Thank you, Mr. Chairman. The presentation was geared to be a little longer, so I will go quickly through the slides. Of course, if anybody wants more information, Mr. Chairman, we can stop.

On the agenda, we were going to talk a little about the background, how we are approaching this, the process, and where we are at the present time. You are all aware that Toronto is, of course, the biggest airport in Canada and ranks 20th in the world. There is a master plan in existence for Toronto Airport, and it shows the present Terminals 1 and 2 and the runway systems, with an area in the centre earmarked for the third terminal.

Growth at Pearson International Airport through the 1970s and until the early 1980s had been significant and so the third terminal was planned. However, in the early 1980s when we had the slowdown in the economy, it did not seem appropriate to proceed with the third terminal at that time. Therefore, an intermediary program was put in to bridge the gap for a few years. This program meant making some improvements to Terminal 2, which generally was not in too bad a shape, but more importantly meant making improvements to Terminal 1, which I am sure everybody is aware is operating beyond capacity.

• 0940

The interim program was taken from the long-term program. It consisted of improvements to Terminal 1, mainly in the preclearance area and in what we call the centre core. We were going to build a garage and an inter-terminal passenger moving system.

This was the plan to bridge the gap until the T3 was needed. However, as we all know, in the early 1980s the traffic started climbing very quickly. At Pearson International Airport it has averaged 10% a year since that time. Therefore, the decision was made to go with the third terminal.

It had to be decided which approach to take to develop this terminal. The decision to move with the terminal came at a time when the government was encouraging greater participation from the private sector—it was getting into deregulation. The traditional approach was that the government always put up the money, generally managed the project, and operated the facility when it was in existence. The private sector's role has always been to design and construct the terminals, albeit using government money. The private sector approach required the private sector to put up the money, to do the design,

[Traduction]

[Diaporama]

M. Ed Warrick (directeur de projet, Aérogare 3, Aéroport international Pearson, Groupe de gestion des aéroports, ministère des Transports): Merci, monsieur le président. Nous avions prévu un exposé un peu plus élaboré, mais je passerai rapidement les diapositives en revue. Naturellement, si vous désirez de plus amples détails, monsieur le président, n'hésitez pas à m'interrompre.

Nous allons d'abord procéder à un petit historique, pour situer globalement le processus, pour ensuite examiner la situation actuelle. Vous savez tous, naturellement, que l'aéroport de Toronto est le plus grand du Canada et qu'il se classe au vingtième rang au monde. Nous possédons un plan de l'aéroport de Toronto, qui nous montre les Aérogares 1 et 2, ainsi que les réseaux de pistes, et on peut voir au centre le secteur réservé à la troisième aérogare.

Le tracé de l'Aéroport international Pearson pendant les années 1970 et jusqu'au début des années 1980 a progressé à vive allure, si bien que nous avons dû prévoir une troisième aérogare. Toutefois, au début des années 1980, l'économie a connu un ralentissement et il n'a pas été jugé utile de construire la troisième aérogare à ce moment-là. C'est pourquoi un programme intermédiaire a été mis en place dans l'intervalle. Ce programme consistait à apporter certaines améliorations à l'Aérogare n° 2, qui pour l'essentiel demeurait en assez bon état, et surtout à moderniser l'Aérogare n° 1, exploitée au-delà de sa capacité.

Le programme provisoire s'inspirait du programme à long terme. Il s'agissait d'améliorer l'Aérogare n° 1, notamment dans le secteur de prédédouanement et dans ce que nous appelons le bloc central, nous voulions construire un garage et un réseau d'acheminement des passagers entre les aérogares.

C'était le plan que nous avions arrêté en attendant la construction de l'Aérogare n° 3. Toutefois, comme vous le savez, la reprise du trafic a dépassé toutes les prévisions au début des années 1980. À l'aéroport Pearson, le trafic a progressé au rythme de 10 p. 100 par an depuis cette époque. D'où la décision de construire la troisième aérogare.

Il fallut alors adopter une stratégie de construction. Il se trouvait qu'à ce moment-là le gouvernement encourageait une plus grande participation du secteur privé—c'était l'époque de la déréglementation. Jusque là, le gouvernement avait toujours fourni les fonds, géré l'ensemble des travaux et exploité les installations une fois construites. Le rôle du secteur privé s'était limité à l'établissement des plans et à la construction des aérogares, mais à partir de fonds publics. La nouvelle stratégie consistait à demander au secteur privé d'avancer les fonds, de fournir les plans, de construire les

*[Text]*

to construct it, to maintain it, and to operate it. This is a radically different approach from the one we have been used to.

We set some objectives, some requirements, and some criteria for the third terminal. The objectives were quite simple. We wanted a world-class terminal, we wanted reduced government investment, and we wanted increased private sector involvement, with a financial return to the Crown.

We had some of these basic requirements. Multi-sector terminal means it had to be domestic, international, and pre-clearance. We had some detailed requirements. It had to have 16 gates with an ultimate expansion to 24.5 million passengers, financial return to the government, and early delivery. Early delivery was important.

The project was managed by a small Transport Canada team supported by the private sector as necessary.

We selected a two-stage process. Stage 1 was a request for qualifications, and stage 2 a formal request for proposals.

Stage 1 was essentially to determine what level of interest existed for the terminal to prequalify a few groups to proceed to the second stage. We were also looking for some outlines of how the thing would be managed and financed.

We had eight submissions. The ones we selected to go forward were the Airport Development Corporation, Bramalea Ltd., Cadillac Fairview, Canadian Airport Terminal Consortium, and Falconstar Inc.

All the potential proponents said they wanted to take advantage of our offer to include some additional lands. They all said they wanted it to increase the financial viability of the project.

Again, we had the objectives for the RFP. Having selected those five, we went to them and asked them to give us a formal proposal for a world-class terminal and financial return. Though we did not put many restraints on them, we insisted that for safety and security, they would have to follow our requirements.

We had four submissions. The one that dropped out had been headed by Trizec, which went into a sort of coexistence with Bramalea-Wardair, because the Trizec-Bramalea relationship changed. So we had the four.

*[Translation]*

installations, de les entretenir et de les exploiter. C'était un changement radical.

Nous avons commencé par définir les objectifs généraux, les exigences de base et certains critères pour la construction de la troisième aérogare. Les objectifs étaient fort valables. Nous voulions une aérogare de classe internationale, une mise de fond minimale de la part de l'État et une participation maximale du secteur privé, le tout assorti du meilleur rendement financier possible pour l'État.

Voici quelques-unes des exigences de base. L'aérogare modulaire devait comporter un secteur pour les lignes intérieures, les lignes internationales et le prédédouanement. Voici d'autres exigences plus détaillées: nous voulions 16 portes d'embarquement, une capacité éventuelle de 24,5 millions de passagers, un rendement financier pour l'État et une réalisation dans des délais minimes. La restriction des délais nous apparaissait comme un facteur important.

Le projet a été confié à une petite équipe de Transports Canada, appuyée par le secteur privé selon les besoins.

Nous avons procédé en deux étapes. Dans un premier temps nous avons demandé aux entreprises intéressées un énoncé de compétences, avant de procéder, dans un deuxième temps à l'appel d'offres.

La première étape visait essentiellement à sonder le terrain pour connaître les entreprises intéressées et procéder à un premier tri en prévision de la deuxième étape. Nous tenions également à avoir un aperçu général des projets de gestion et de financement.

Nous avons reçu huit soumissions, parmi lesquelles nous avons retenu, pour la deuxième étape, celles des sociétés Airport Development Corporation, Bramalea Ltd., Cadillac Fairview, Canadian Airport Terminal Consortium et Falconstar Inc.

Tous les promoteurs intéressés ont tenu à se prévaloir de notre offre d'inclusion de terrains supplémentaires. D'après eux, c'était l'occasion de renforcer la viabilité financière du projet.

Nous avons ensuite peaufiné les objectifs en prévision de l'appel d'offres. Après le tri préalable, nous avons demandé aux cinq soumissionnaires retenus de présenter une proposition en bonne et due forme portant sur la construction d'une aérogare de classe internationale et sur des prévisions de rendement financier. Nous avons essayé de ne pas imposer trop de contraintes, sauf en matière de sécurité où nous avons établi des exigences strictes.

Quatre soumissions nous ont alors été présentées. La société Trizec s'était en effet retirée de la course par suite d'une modification de ses relations avec Bramalea-Wardair avec qui elle avait conclu un accord de collaboration. Nous avons donc reçu quatre soumissions.

[Texte]

[Traduction]

• 0945

**The Chairman:** Is this all in your booklet?

**Mr. Warrick:** Yes, and if not, Mr. Chairman, we can make it available.

**Mr. Ouellet:** I would like to see this. Would you go back?

**Mr. Warrick:** We had four submissions. All these were a consortium. Normally, they had a real estate developer, some financial people, some expertise in the form of an airline or somebody used to airports; they had architects, engineers and some construction expertise.

The first submission came from the Airport Development Corporation.

**Mr. Belsher:** Is that in any one of these books, sir?

**Mr. Warrick:** Yes.

The major components of Bramlea-Wardair were obviously Bramalea and Wardair.

Cadillac Fairview, American Airlines... very heavily American here. Crang and Boake Inc. are Toronto architects, but Reynolds Smith and Hills and Cole Sherman Associates are essentially American groups.

The main components of Falconstar were Matthews Group Ltd., Canadian Airlines International and Norr Partnership Ltd.

**The Chairman:** You had it too, did you not?

**Mr. Warrick:** Yes, but in terms of the proposal, the people who figured most prominently... Lavalin's role. When the project was actually under way, they would come in and manage the project. In terms of putting together the proposal, it was the other groups.

Generally, we were very impressed with and pleasantly surprised by the proposals, which were all of high quality, with very similar costs, having different approaches, of course, and various financial proposals.

The two goals of the evaluation process were to determine how they responded to the requirements, and what the ranking of the various developers was. Evaluation criteria came under three main headings: the development concept, the business and the qualifications.

The RFP documentation, of which you have the essential components, made it clear to all the developers what the evaluation criteria would be. They knew and most of them generally responded very well. Their proposals followed the criteria, which made the evaluation process a lot simpler.

**Le président:** Tous ces détails sont dans votre brochure?

**M. Warrick:** Oui, mais s'il vous faut des renseignements supplémentaires, monsieur le président, nous pourrions vous les communiquer.

**M. Ouellet:** J'aimerais voir cette diapositive. Pourriez-vous la projeter de nouveau?

**M. Warrick:** Nous avons reçu quatre soumissions. Elles provenaient toute d'un consortium. Normalement, pour un projet de ce genre, il faut un promoteur-construteur, des spécialistes des finances, des experts dans le domaine de la navigation aérienne ou des aéroports. Tous les groupes réunissaient des architectes, des ingénieurs et des constructeurs.

La première soumission a été présentée par une société du nom de Airport Development Corporation.

**M. Belsher:** Ces renseignements figurent-ils dans vos brochures, monsieur?

**M. Warrick:** Oui.

Les principaux éléments du groupe Bramlea-Wardair était évidemment les sociétés Bramalea et Wardair.

Cadillac Fairview, American Airlines... représentaient évidemment des intérêts nettement américains. Crang et Boake Inc. est une maison d'architectes de Toronto, mais Reynolds Smith and Hills et Cole Sherman Associates sont essentiellement des groupes américains.

Les entreprises regroupées sous le nom de Falconstar comprenaient Matthews Group Ltd. les Lignes aériennes Canadien International et Norr Partnership Ltd.

**Le président:** Tout le monde était représenté, si je comprends bien?

**M. Warrick:** Oui, mais les interventions concernaient des étapes différentes. Par exemple, le groupe Lavallin ne devait intervenir qu'au moment où le projet serait déjà bien avancé, pour prendre en charge la gestion du projet. Pour l'établissement du dossier lui-même ce sont les autres groupes qui étaient concernés.

Nous avons été dans l'ensemble fort impressionnés et agréablement surpris par la qualité des propositions, qui présentaient toutes des coûts analogues, malgré des concepts différents et diverses approches financières.

L'évaluation consistait à déterminer dans quelle mesure les soumissionnaires répondaient aux exigences et à classer les promoteurs en fonction des critères retenus. Ces critères peuvent être regroupés sous trois rubriques. L'aménagement, la gestion et les compétences.

Le cahier des charges, dont vous avez en main les principales dispositions, faisait connaître clairement aux promoteurs quels seraient les critères d'évaluation. La plupart des soumissionnaires s'y sont conformés strictement, de sorte que l'évaluation s'en est trouvée simplifiée.

## [Text]

The development concept was further broken down into areas: their overall development plan, their terminal design, and how were they going to deliver it. The business relationship touched on such things as their management plans, their method of operating the terminal, their financial plan, their retail plan, and any problems they had with the leases we were proposing.

Qualifications were fairly straightforward: had they had previous experience and what personnel were they looking to put on it.

The evaluation committee had that expertise. It was generally senior Transport Canada employees. In addition, the committee was supported by a business committee which, in turn, was supported by the Bank of Montreal in this case. The whole process was supported by Touche Ross, which have had a lot of experience in this area. They helped us develop the process and run it, although they had no role, of course, in the selection process.

The technical subcommittee was again supported by the private sector: engineers, architects, cost people, and schedulers. They also evaluated the proposals and gave advice to the main committee. Other federal agencies were involved.

• 0950

The business subcommittee looked at such things as returns, the terms, viability, etc.

The technical subcommittee dealt with these sorts of subjects. We were very interested, of course, in all of them, but viability of the delivery plan, could it happen? Of interest, they all said it could be done in 30 months.

Safety and security, of course, rated very highly with us.

These other agencies were also involved. They reviewed their parts of the proposals.

As a result of that evaluation, the Airport Development Corporation was considered the preferred developer.

The plan simply showed us how the whole thing was going to tie together with the highways, with the terminal, with the commercial development, how it would all meld together and fit in with the airport.

Three of the groups submitted models. Ultimately, the terminal could be expanded with a third wing, which means it could operate as many as 40 to 45 gates, with room also for a parking structure and another hotel and whatever required. That cannot happen at the earliest until about 2006, because the leases on the property are not due until that time. Three of the four proposals were very impressive in the amount of time and money they spent on them.

## [Translation]

L'aménagement comportait lui-même deux éléments: le plan d'aménagement général, incluant l'architecture de l'aérogare, et les étapes de construction. L'aspect gestion se rapportait aux plans de gestion comme tels, aux méthodes d'exploitation du terminal, aux plans financiers, aux plans de commercialisation et au règlement des problèmes pouvant être causés par les baux.

La question des compétences est assez simple: les groupes possédaient-ils une expérience antérieure et à quels spécialistes feraient-ils appel?

Le comité d'évaluation était formé de spécialistes chevronnés, pour la plupart des hauts fonctionnaires de Transports Canada. Par ailleurs, le comité pouvait compter sur les services d'un sous-comité de gestion, lui-même appuyé par la Banque de Montréal. L'ensemble était coordonné par Touche Ross, qui possède une longue expérience de ce genre de travail. Cette firme nous a aidés à mettre au point la procédure et à la gérer, mais elle n'a évidemment pas participé à la sélection proprement dite.

Le sous-comité technique bénéficiait lui aussi de l'appui du secteur privé: des ingénieurs, des architectes, des comptables et des spécialistes de l'ordonnement des travaux. Ils ont eux aussi évalué les propositions et ont donné leur avis au comité principal. On a également fait appel à d'autres organismes fédéraux.

Le sous-comité de gestion s'est occupé de questions comme le rendement de l'investissement, les conditions, la viabilité, etc.

Le sous-comité technique était chargé d'examiner les points figurant sur la diapositive. En plus de s'intéresser à tous ces domaines, il a fixé son attention en particulier sur le plan d'exécution des travaux. Fait intéressant, tous les membres ont déclaré que les travaux pouvaient être exécutés en 30 mois.

La sécurité, bien sûr, revêtait une importance primordiale pour nous.

Voici d'autres organismes encore qui ont participé. Chacun a étudié une partie des propositions.

Aux termes de l'évaluation, c'est le groupe Airport Development Corporation qui a été retenu.

Ce plan nous montrait l'ordonnement de l'ensemble, avec les routes, l'aérogare, les boutiques, le tout harmonisé de façon à s'intégrer à l'aéroport.

Trois des groupes ont présenté des modèles. Dans une phase ultérieure, l'aérogare pouvait être pourvue d'un troisième pavillon, permettant d'exploiter jusqu'à 40 ou même 45 portes d'embarquement et prévoyant des terrains de stationnement, un autre hôtel et bien d'autres services. Cette phase ne pourra être réalisée avant 2006, au plus tôt, parce que les baux des terrains ne seront pas échus avant cette date. Trois des quatre propositions étaient fort impressionnantes tant par le temps consacré à leur établissement que par les sommes investies.

## [Texte]

Architectural impressions of what it will look like inside were submitted, showing ticketing or departures level. The architect calls it a return to the era of the old railroad terminal.

The ticket counters will be broken down into domestic, trans-border and international. The elevator would have a direct connection to the hotel. The holding room will be light and airy, with a bridge where you get on to the airplane. We are hoping there will be lots of access to comfortable restaurants, etc. From the hotel lobby, you can walk straight from the terminal into the hotel.

Regarding the business highlight, this particular proponent offered the Crown a percentage of gross revenue. They offered annual guarantees so we are always assured of a minimum, and there was a lump sum payment, which is due partly when the leases are signed and partly when the terminal is completed.

Regarding the current status, the Minister accepted the recommendation in May. The Treasury Board gave us approval to negotiate. The board approved the final, let us say, deal and the development agreement was signed in November.

• 0955

The development agreement is simply an umbrella agreement that says to the developer, as long as you fulfil other commitments, we will then have the deal.

**The Chairman:** It is a little like free trade. It is an umbrella agreement, and now you are still working out some of the details. Is that correct?

**Mr. Benjamin:** Oh, God.

**The Chairman:** I perhaps should not have used that analogy.

**Mr. Benjamin:** No, I would not have.

**An hon. member:** Yes, let us argue that.

**Mr. Benjamin:** We would not want that much trouble with the terminal.

**Mr. Warrick:** The purpose of the development agreement was to give the developer some feeling of assurance that there was the potential of a deal there, because he had heard nothing, in theory, from May 1, when he put in his proposal, right up until that time. Meanwhile, he knew if he was going to meet this 26-month, schedule he had to do some work. Conservative estimates are that the consortium has spent well in excess of \$10 million by now if it is going to meet the schedule.

These are the other commitments that have to be finished. The main thing is the signing of the Area 3 lease. We also have a design and construction agreement, which really pins down what is going to be provided. We have a security agreement, which commits him to doing all that

## [Traduction]

Des maquettes donnaient un aperçu de l'aménagement intérieur, avec les comptoirs et aires de transit. L'architecte parlait d'un retour aux vieilles gares ferroviaires.

Les comptoirs se répartiront en trois secteurs: lignes intérieurs, transit et lignes internationales. L'ascenseur serait relié directement à l'hôtel. La salle d'embarquement sera vaste et dégagée, équipée d'une passerelle menant aux avions. Nous espérons que les services seront nombreux, comprenant des restaurants gastronomiques, etc. A partir du hall de l'hôtel, on peut se rendre directement à l'aérogare.

Pour la gestion, ce promoteur offrait à l'État un pourcentage des recettes brutes. Il prévoyait un montant annuel garanti assurant à l'État un rendement minimum, de même qu'un paiement forfaitaire, notamment au moment de la signature des baux et à la fin des travaux.

Où en sommes-nous actuellement? Le Ministre a accepté la recommandation en mai. Le Conseil du Trésor nous a accordé l'autorisation de procéder aux négociations. L'approbation de l'entente finale a été ratifiée et l'accord de développement a été signé en novembre.

L'entente de développement est simplement un accord général garantissant au promoteur, sous réserve qu'il s'acquitte de ses autres engagements, qu'il pourra mener le projet à bien.

**Le président:** C'est un peu comme l'accord de libre-échange. On définit d'abord les grandes lignes et on reporte à plus tard le choix des détails. C'est bien cela?

**M. Benjamin:** Oh la la!

**Le président:** J'aurais peut-être dû éviter cette comparaison.

**M. Benjamin:** Vous auriez eu tort de vous en priver.

**Une voix:** Poursuivons la comparaison.

**M. Benjamin:** Nous ne souhaitons pas de tels ennuis pour l'aérogare.

**M. Warrick:** L'accord de développement a pour but de garantir au promoteur que les travaux seront entrepris car, en théorie, depuis qu'il a déposé sa soumission le 1<sup>er</sup> mai, il est demeuré complètement sans nouvelles. Pourtant, pour être en mesure de respecter l'échéancier de 26 mois, il lui fallait sans tarder entreprendre certains travaux. Les estimations les plus prudentes montrent que le consortium a dû déjà engagé au minimum 10 millions de dollars pour réaliser les travaux préliminaires qui lui permettront de respecter l'échéancier.

Voici les autres engagements qui doivent être ratifiés. Le principal porte sur la signature du bail pour le terrain de l'aérogare. Ensuite, il y aura le contrat d'études et de construction, et l'affaire sera ainsi bouclée pour l'essentiel. Le promoteur devra évidemment signer un

[Text]

we require for security. We need confirmation of his joint venture agreements with his hotel and any other commercial venture he is joining with. We need commitments that he has some tenants, and we need to be assured that his financing is in place. All those things are due by the middle of January.

This is our schedule. We are on target. We expect to be able to sign this land lease in January. The schedule still says we will open in the spring of 1990.

**Mr. Ouellet:** I would like first of all to ask a few specific questions on the evaluation. You referred to an evaluation committee and you referred to a business committee in the presentation. Did these committees rank the bidder? Did you have a ranking?

**Mr. Warrick:** The ranking was done by the evaluation committee, based on the information provided by the business and technical committees.

**Mr. Ouellet:** You say a technical committee advised you but did not rank the bidders.

**Mr. Warrick:** That is correct.

**Mr. Ouellet:** The business committee did not rank the bidders either.

**Mr. Warrick:** They did, in that when they gave us an assessment of the business proposal, this in itself was a ranking. It just happened that way. They were not asked to rank. They were asked to comment on the viability of the proposals.

**Mr. Ouellet:** Who was on the evaluation committee?

**Mr. Warrick:** Senior members of Transport Canada. I was the chairman of the committee.

**Mr. Ouellet:** How many people were on the committee?

**Mr. Warrick:** Eight representatives, technical people, business people, marketing people—

**Mr. Ouellet:** All officials of the Department of Transport?

**Mr. Warrick:** Yes, sir.

**Mr. Ouellet:** You said all revenues to Crown are a percentage of gross, with minimum annual guarantees and lump sum payments. What are these guarantees given by the winner?

**Mr. McAree:** Mr. Chairman, we are having some difficulty with questions of this nature, because the negotiations are not final with the preferred developer and the lease is not signed. We would like to defer responding to that question, if possible, until after January 19.

[Translation]

accord de sécurité l'obligeant à respecter toutes les normes en la matière. Nous attendons encore la confirmation de l'entreprise en participation établie avec un hôtel et une autre société commerciale. Il nous faut également des garanties concernant les locataires et les mécanismes de financement. Tous les documents devraient nous parvenir d'ici la mi-janvier.

Voilà donc notre calendrier et tout se déroule normalement. Nous espérons être en mesure de signer le bail en janvier. D'après l'échéancier, nous prévoyons toujours l'ouverture de l'aéroport au printemps de 1990.

**M. Ouellet:** Je voudrais tout d'abord poser quelques questions bien précises concernant l'évaluation. Vous avez parlé d'un comité d'évaluation et d'un comité de gestion. Ces deux comités ont-ils coté les soumissionnaires? Vous allez bien procéder par cotation?

**M. Warrick:** Les cotes ont été attribuées par le comité d'évaluation, d'après l'information fournie par le sous-comité de gestion et le sous-comité technique.

**M. Ouellet:** Ainsi, le comité technique a présenté des avis mais n'a pas coté les soumissionnaires?

**M. Warrick:** C'est exact.

**M. Ouellet:** Le comité de gestion n'a pas coté les soumissionnaires non plus?

**M. Warrick:** Il l'a fait pour ses propres besoins, puis il nous a remis une évaluation de la proposition de gestion, qui en soi représente une certaine cotation. C'est ainsi que les choses se sont passées. Le sous-comité n'a toutefois pas évalué l'ensemble des propositions, mais s'est prononcé sur leur viabilité.

**M. Ouellet:** Qui faisait partie du comité d'évaluation?

**M. Warrick:** De hauts fonctionnaires de Transports Canada. Je présidais le comité.

**M. Ouellet:** Combien de membres comportait-il?

**M. Warrick:** Huit représentants, dont des spécialistes du domaine technique, du domaine commercial, de la commercialisation. . .

**M. Ouellet:** Tous du ministère des Transports?

**M. Warrick:** Oui, monsieur.

**M. Ouellet:** Vous avez dit que les recettes qui reviendront à l'État correspondent à un pourcentage des recettes brutes, auxquelles s'ajoute un montant annuel minimum garanti et des paiements forfaitaires. Quelle est la nature de ces garanties?

**M. McAree:** Monsieur le président, il est difficile de répondre à ces questions pour l'instant étant donné que les négociations ne sont pas terminées avec le promoteur retenu et que le bail n'a pas été signé. Nous aimerions reporter notre réponse, si possible, après le 19 janvier.

[Texte]

[Traduction]

• 1000

**Mr. Ouellet:** Surely, when there is a bid and somebody wins, we know why this guy wins. It is normal contracting with government.

Sometimes it is the lowest bidder who wins. The bids are open, they are made public, and we know who is the winner. In this case, it is not the lowest bidder, it is the highest bidder, because the government wants to have a higher return.

I am asking why was this firm selected as the winner, and on what grounds? I think it is a very straightforward question.

**The Chairman:** That is all right, I think.

**Mr. McAree:** I think that is a phrase so we can respond to it. Mr. Warrick will do so.

**Mr. Warrick:** The basic criteria contained the three elements. We can put qualifications aside, because they were all qualified; there really was nothing to choose there.

The other two main areas were the business plan and the technical plan, let us say. On the business plan, the business offer of the preferred proponent to the government was superior to the other three.

**Mr. Ouellet:** In terms of revenue?

**Mr. Warrick:** This was the advice we had from the business committee, including the Bank of Montreal, and the opinion of the evaluation committee.

**The Chairman:** You mean because of the revenue return to the government? Is this why it was preferred?

**Mr. Warrick:** Essentially. The three main components of the package were that they offered a percentage of the gross revenue, which meant there was always income no matter what the bottom line was. We would rather not get into this because we have not discussed with the losing proponents how this worked out. A percentage of profit was offered, which meant if there was no profit, there would be nothing to the Crown. A percentage of gross means you are always getting some money, so that impressed us.

They also said if there was a disaster, as say in the 1980s when the traffic dropped off, they would guarantee us a minimum payment. We would always get a payment, and it was a respectable payment. On top of this, the third part of their proposal was a lump-sum payment, which was considerable.

**Mr. Ouellet:** Was it on these grounds they won?

**Mr. Warrick:** Those were the factors that influenced the business proposal, although there were other things. Their development plan was excellent. There were two acceptable terminals proposed. Theirs was one of them.

If you go through the three basic criteria, everybody was pretty much the same on qualifications. On the

**M. Ouellet:** Sûrement, quand il y a une soumission et que quelqu'un gagne, nous savons pourquoi. C'est la procédure normale pour les marchés avec l'État.

Des fois, l'adjudication va au plus bas soumissionnaire. Les soumissions sont ouvertes, elles sont rendues publiques et nous savons qui est le gagnant. Dans ce cas-ci, ce n'est pas le plus bas soumissionnaire, c'est le plus haut parce que le gouvernement veut obtenir un rendement plus élevé.

Je vous demande pourquoi on a choisi cette entreprise? Je pense que la question est simple.

**Le président:** Effectivement.

**M. McAree:** Je pense que c'était une affirmation et nous pouvons donc y répondre. M. Warrick y répondra.

**M. Warrick:** Les critères de base comprenaient les trois éléments. Nous pouvons oublier l'aspect qualification parce qu'ils répondaient tous aux critères; il n'y avait pas de différences assez importantes.

Les deux autres grands éléments étaient le plan commercial et, mettons, le plan technique. Au sujet du plan commercial, l'offre commerciale du candidat retenu était supérieure aux trois autres.

**M. Ouellet:** En termes de revenu?

**M. Warrick:** C'était l'avis du comité commercial, y compris de la Banque de Montréal, et l'opinion du comité d'évaluation.

**Le président:** Vous voulez dire à cause des revenus pour l'État? Est-ce la raison pour laquelle on l'a préféré?

**M. Warrick:** Essentiellement. Les trois grands éléments de leur proposition étaient qu'ils nous offraient un pourcentage des revenus bruts, ce qui voulait dire qu'il y aurait toujours un revenu indépendamment des profits. Nous préferions ne pas entrer dans les détails parce que nous n'en avons pas discuté avec les candidats perdants. On nous a offert un pourcentage des profits, ce qui voulait dire que, s'il n'y avait pas de profits, il n'y aurait rien pour la Couronne. Un pourcentage du brut signifie qu'on obtient toujours une certaine somme, et cela nous a impressionnés.

Ils ont dit aussi que s'il y avait une crise, comme dans les années 80 quand le trafic a baissé, ils nous garantiraient un minimum. Nous recevions toujours un paiement respectable. De plus, la troisième partie de leur proposition était un montant forfaitaire, qui était considérable.

**M. Ouellet:** Est-ce pour ces raisons qu'ils ont gagné?

**M. Warrick:** Ce sont les facteurs qui ont influencé la proposition commerciale, bien qu'il y ait eu d'autres éléments. Leur plan d'aménagement était excellent. On nous a proposé deux aéroports acceptables, dont la leur.

Pour repasser les trois critères de base, tout le monde était à peu près sur le même pied pour ce qui est des

[Text]

technical side, the preferred developer was marginally better than number two, but on the business side, he was out miles ahead. There was no comparison.

**Mr. Ouellet:** Could I ask if in your request you asked for impact in relation to Terminals 1 and 2 vis-à-vis traffic and vis-à-vis revenue? Was this taken into consideration?

**Mr. Warrick:** Yes.

**Mr. Ouellet:** How?

**Mr. Warrick:** All the developers were given a preferred shift of traffic we would like of that order. Secondly, they were asked to give assurances their pricing would be similar to that for Terminals 1 and 2, bearing in mind this will be a brand-new facility. We have those assurances from this developer.

**Mr. Ouellet:** In other words, you got the assurance there will be no traffic or revenue shift from Terminals 1 and 2 in order to help Terminal 3 survive. Do you have such assurance?

**Mr. Warrick:** There has to be. We are building Terminal 3 to move some of the traffic over there. That is the whole purpose of the exercise. The traffic the developer is planning on moving is the one we proposed to him.

**Mr. Ouellet:** Oh, that is the one you proposed.

**Mr. Warrick:** Yes, sir.

**Mr. Ouellet:** In the early stage of the proposal, were the four bidders aware of that percentage of traffic you intend to move?

**Mr. Warrick:** Yes, sir.

**Mr. Ouellet:** Were they aware of the percentage of revenue that you will allow to shift? Was this in the early bid sent to everyone?

• 1005

**Mr. Warrick:** Yes, sir. I can give you a reference, Mr. Chairman.

**Mr. McAree:** While Mr. Warrick is looking that up, one further criteria requested by Transport was that we have representative airlines in Terminal 3 that would operate in all three sectors, domestic traffic, trans-border traffic to the United States and international traffic, so we had a terminal that would function basically throughout the day.

**Mr. Warrick:** The reference, Mr. Chairman, is on page 18 of the handout; they had to propose how the terminal would operate.

**Mr. Belsher:** Mr. Chairman, page 18 says "obtain tenant airlines". Did you propose this?

[Translation]

qualifications. Sur l'aspect technique, le promoteur préféré était un peu meilleur que le deuxième, mais, sur l'aspect commercial, il était bien supérieur aux autres. Il n'y avait aucune comparaison.

**M. Ouellet:** Avez-vous demandé des études concernant les répercussions sur le trafic et le revenu des Aéroports 1 et 2? Cela a-t-il été un facteur?

**M. Warrick:** Oui.

**M. Ouellet:** Comment?

**M. Warrick:** Nous avons indiqué à tous les promoteurs la quantité de trafic que nous aimerions voir transférer. Deuxièmement, nous leur avons demandé de nous assurer que les prix seraient semblables à ceux des Aéroports 1 et 2 en tenant compte du fait que c'est un nouvel édifice. Le promoteur choisi nous a donné ces garanties.

**M. Ouellet:** Autrement dit, vous avez obtenu l'assurance qu'il n'y aurait pas de transfert de trafic ou de revenu des Aéroports 1 et 2 pour aider l'Aéroport 3 à survivre. Avez-vous obtenu cette assurance?

**M. Warrick:** C'était nécessaire. Nous construisons l'Aéroport 3 pour y transférer une partie du trafic. C'est le but de toute l'affaire. Le trafic que le promoteur entend transférer est celui que nous lui avons proposé.

**M. Ouellet:** Oh, c'est celui que vous avez proposé.

**M. Warrick:** Oui, monsieur.

**M. Ouellet:** Les quatre soumissionnaires étaient-ils au courant au début du pourcentage de trafic que vous aviez l'intention de transférer?

**M. Warrick:** Oui, monsieur.

**M. Ouellet:** Étaient-ils au courant du pourcentage des revenus que vous permettez de transférer? Cela était-il indiqué dans la soumissions que vous avez envoyée à tout le monde au début.

**M. Warrick:** Oui, monsieur. Je peux vous dire où cela se trouve, monsieur le président.

**M. McAree:** Pendant que M. Warrick cherche, un autre critère établi par le ministère des Transports était la coexistence dans l'Aéroport 3 de transporteurs représentatifs assurant les trois genres de services, les vols intérieurs, les vols transfrontaliers à destination des États-Unis et les vols internationaux, de façon que l'aéroport fonctionne à longueur de jour.

**M. Warrick:** Monsieur le président, c'est à la page 18; ils étaient obligés de dire comment fonctionnerait l'aéroport.

**M. Belsher:** Monsieur le président, la page 18 parle de trouver des transporteurs locataires. C'est vous qui avez proposé cela?

[Texte]

**Mr. Warrick:** No, sir. It was part of the documentation given to the five consortia asked to provide formal proposals.

**Mr. Ouellet:** Did these bidders offer some direct or indirect assistance by the department in terms of guaranteed traffic or guaranteed financing?

**Mr. Warrick:** Each one of the proponents had what we termed a hook, which was a safety valve for themselves. This particular developer's so-called hook or safety valve, was, in the event of a serious turndown in traffic, that the government would assign to him two-thirds of the landing fees of the airlines using his terminal on a loan basis, which would be repaid at prime plus one; in other words, if we hit a recession. The recession would have to be serious to trigger that loan. Traffic would have to fall off by about 40%. It would be a fairly massive recession.

One of the other developers said he wanted an outright grant. He wanted \$5 million a year for 15 years as a grant, not as a loan. Another developer suggested the rates of everybody on the airport should be elevated. All the airlines should pay increased fees, which would create a sort of pot, out of which he could take money when he needed it. The fourth one said he would build it at cost, with the government covering whatever came out.

**Mr. Ouellet:** Are you telling me the firm that won is not supposed to receive any financial help from the government?

**Mr. Warrick:** Yes, sir. They are not getting anything from the Department of Transport. I am trying to think if you were missing something.

**Mr. Clifford:** They are just not used to it.

**Mr. Warrick:** There were certain things we committed to provide to everybody, such as security equipment. After the process was done, we decided we may want a small air-side road, for our convenience, and we agreed that we would fix up the road signs outside the property.

• 1010

A total of about \$4 million in capital works is all we have committed to, and that was the same for everybody.

**Mr. McAree:** This is not a direct contribution to the developer. It would be invested in fixed facilities and hardware requirements of the department.

**Mr. Ouellet:** I understand that Huang and Danczkay have gone to the market for a series of first-mortgage bonds, for the construction of Terminal 3. On their proposed issue there is a clause that says that Transport Canada will subordinate the loan, and they cite there that Transport Canada will lend up to \$70 million, including accrued interest and principal.

[Traduction]

**M. Warrick:** Non, monsieur. Cela faisait partie de la documentation que nous avons remise aux cinq groupes auxquels nous avons demandé de présenter des propositions en bonne et due forme.

**M. Ouellet:** Ces soumissionnaires ont-ils demandé l'aide directe ou indirecte du ministère afin d'obtenir la garantie d'un certain trafic ou d'un financement?

**M. Warrick:** Chacun des candidats s'était doté d'une soupape de sûreté. Celle de ce candidat-ci était que, dans le cas d'un ralentissement important, le gouvernement lui assignerait à titre de prêt les deux tiers des taxes d'atterrissage payées par les avions utilisant son aéroport. Ce prêt serait remboursé au taux préférentiel majoré de 1 p. 100, en cas de récession. Cette récession devrait être sérieuse pour déclencher le mécanisme de prêt. Il faudrait que le trafic tombe d'environ 40 p. 100. Ce serait une récession massive.

Un des autres promoteurs voulait une simple subvention. Il voulait une subvention sous la forme d'un prêt de 5 millions de dollars par année pendant 15 ans. Un autre a proposé qu'on majore tous les taux à l'aéroport. Tous les transporteurs paieraient des taxes plus élevées pour créer une sorte de caisse de secours. Le quatrième a dit qu'il le construirait pour rien pourvu que le gouvernement en paie le coût.

**M. Ouellet:** Me dites-vous que l'entreprise qui a gagné n'est pas censée recevoir d'aide financière du gouvernement?

**M. Warrick:** Oui, monsieur. Elle ne recevra rien du ministère des Transports. J'essaie de voir si je n'oublie rien.

**M. Clifford:** Ils n'y sont tout simplement pas habitués.

**M. Warrick:** Il y a certaines choses que nous nous engageons à fournir à tous, comme le matériel de sécurité. Après coup, nous avons décidé que nous aurions peut-être besoin d'une petite route côté piste pour nos propres besoins et nous avons convenu d'installer les panneaux routiers à l'extérieur du terrain.

En tout, nous nous étions engagés à dépenser 4 millions de dollars en travaux d'immobilisations, et dans le cas de tout le monde.

**M. McAree:** Ce ne serait pas une contribution directe versée au promoteur. Ce serait investi dans des installations fixes et du matériel dont le ministère a besoin.

**M. Ouellet:** Je crois que Huang et Danczkay ont déjà sollicité une série d'obligations de première hypothèque pour la construction de l'Aérogare 3. Une clause dans l'émission projetée dit que Transports Canada subordonnera le prêt et l'on dit ici que Transports Canada prêterait jusqu'à 70 millions de dollars, y compris l'intérêt couru et le principal.

[Text]

**Mr. Warrick:** This is the loan I described, sir. If there is a recession, during which time the traffic falls off significantly, then Transport Canada will lend them on a repayable basis of prime-plus-one an amount up to two-thirds of the landing fees, which we collect from their tenants. There are all sorts of maximums put on that: it will never exceed \$8 million a year, and the total is \$70 million. That is the process I just described. It is repayable. I think you will find in the bond document that was issued by the market an explanation of the conditions under which the loan could be triggered. As I say, they were under the conditions of slowdown.

**Mr. Ouellet:** The \$8 million annually, to a maximum of \$70 million, is available from Transport Canada. There is no description of a fall-off. Are you sure it is written in your documentation?

**Mr. Warrick:** It is in the contract that was developed with the aid of the Department of Justice and approved by Treasury Board. The financial document, which I thought you were referring to, I think also described the loan and the restraints on it.

**Mr. Ouellet:** Describe it.

**Mr. Warrick:** The private sector document that was put out to solicit the funds did describe the loan accurately, in our opinion. It said this loan only comes into play if there is a problem, and it went on to explain that they expected the loans to be covered I think at a ratio of 1:5 or something. They really did not think the loan would be needed, but if it was, if there was a general recession—

**Mr. Ouellet:** Therefore, you can assure me that there is absolutely no direct financial involvement by Transport Canada.

**Mr. Warrick:** Other than the \$4 million I spoke of.

**Mr. Ouellet:** Thank you.

**The Chairman:** In the evaluation of the proposals, is it correct to assume that the Minister's recommendation was the acceptance of the recommendation of the two committees, or did he accept a proposal that was not recommended by the two committees you described?

**Mr. Warrick:** The decision of the evaluating committee was based on the advice it got from the business and the technical... Then it made a recommendation to the Minister, who accepted it. In turn, it went to Treasury Board.

**The Chairman:** It was all in a line, up to a point.

**Mr. Warrick:** Yes.

**Mr. Ouellet:** Although you indicate to me that you did not get a ranking, the recommendations of the committees were accepted by the Minister.

**Mr. Warrick:** Yes, sir.

[Translation]

**M. Warrick:** C'est le prêt que j'ai décrit, monsieur. S'il y a une récession au cours de laquelle le trafic diminue considérablement, alors Transports Canada leur prêtera l'argent sous la forme d'un prêt remboursable au taux préférentiel majoré de 1 p. 100 à hauteur des deux tiers des taxes d'atterrissage que nous percevons auprès de leurs locataires. Il y a toutes sortes de limites: on ne peut jamais dépasser 8 millions de dollars par année ni le total de 70 millions de dollars. C'est ce que je viens de décrire. Le prêt est remboursable. Je crois que vous en trouverez les détails dans le document publié aux fins de l'émission et qui explique les conditions qui déclencheraient le prêt, soit un ralentissement important.

**M. Ouellet:** Ils peuvent obtenir 8 millions de dollars par année jusqu'à concurrence de 70 millions de dollars de Transports Canada. Je ne vois rien au sujet d'un ralentissement. Êtes-vous certain que cela figure dans votre documentation?

**M. Warrick:** C'est dans le contrat qui a été préparé avec l'aide du ministère et approuvé par le Conseil du Trésor. Le document financier en question décrivait aussi le prêt et les restrictions.

**M. Ouellet:** Décrivez-le.

**M. Warrick:** Le document du secteur privé préparé pour solliciter les fonds décrivait bien le prêt, à mon avis. Ils disaient que ce prêt n'entrerait en jeu que s'il y avait un problème et ensuite, les prêts seraient couverts dans une proportion de 1:5, je pense. Ils ne croyaient vraiment pas que le prêt serait nécessaire, mais, s'il le devenait, s'il y avait une récession générale...

**M. Ouellet:** Vous pouvez donc m'assurer qu'il n'y a absolument aucune contribution financière directe de Transports Canada.

**M. Warrick:** À part les 4 millions de dollars que j'ai mentionnés.

**M. Ouellet:** Merci.

**Le président:** Dans l'évaluation des propositions, est-il exact de supposer que la recommandation du ministre était fondée sur celle des deux comités ou a-t-il accepté une proposition qui n'était pas recommandée par les deux comités dont vous avez parlé?

**M. Warrick:** La décision du comité d'évaluation était fondée sur l'avis du comité commercial et du comité technique, après quoi elle a été transmise au ministre, qui l'a acceptée. L'affaire est ensuite allée au Conseil du Trésor.

**Le président:** Pour ainsi dire, il n'y a pas eu d'accrocs.

**M. Warrick:** Oui.

**M. Ouellet:** Bien que vous n'ayez pas obtenu de priorité, le ministre a accepté les recommandations des comités.

**M. Warrick:** Oui, monsieur.

## [Texte]

**Mr. Clifford:** In the previous questions you talked about Terminals 1 and 2 and the fact that you are balancing the commercial movements. You are not saying that Terminal 3 is going to take all the business. You are working on some kind of balance. I want to know how much further growth in commercial movement you are anticipating with the new terminal.

• 1015

**Mr. Warrick:** The third terminal will unplug the dam and let all the frustrations of the carriers in Terminal 1 go away. Canadian Airlines International is screaming that it cannot compete in Terminal 1. They are the prime tenant. They decided they wanted to go and I think the deal is signed. They can do their thing, which means the other carriers left in Terminal 1, of which the principal one will be Wardair, can expand. We can expect the normal growth in the Toronto area.

**Mr. Clifford:** A lot of frustration by the carriers can happen within the terminal building, but I am not referring to that kind of frustration; I am talking about commercial movement on the runway generated by Terminal 3. My colleague mentioned 10%. Are you talking about an overall increase in Toronto's commercial traffic?

**Mr. Warrick:** That is passenger traffic.

**Mr. Clifford:** I do not want to talk passenger traffic, but strictly movement of airplanes. You must have anticipated that.

**Mr. McAree:** We do not think Terminal 3 in itself will generate additional aircraft movement. The aircraft movement will be there even if we do not build Terminal 3. We are short of gates and there is a delay to aircraft which sometimes have to wait for gates. There is a delay to passengers because both Terminal 1 and Terminal 2 are fundamentally overcrowded at times.

**Mr. Clifford:** Is this the thin edge of the wedge? Is a new terminal with 16 additional gates going to promote more commercial movement on the tarmac and therefore more revenue? Let us face it; it comes from the take-offs and landings. I want to relate it to the real problem at Toronto International, the lack of runways. Are you not getting the horse out of the barn too quickly?

**Mr. McAree:** That type of question was addressed to the Minister in Toronto when the Terminal 3 project was announced. His response, if I can remember it, was that there is an air site capacity problem at Toronto Airport and that it is the next Toronto conundrum which has to be addressed.

**Mr. Warrick:** The provision of the third terminal does not in itself precipitate the fourth runway. The three present runways can have sufficient capacity for the three terminals.

## [Traduction]

**M. Clifford:** Dans les questions précédentes, vous avez parlé des Aéroports 1 et 2 et du fait que vous étiez en train d'équilibrer les mouvements commerciaux. Vous n'êtes pas en train de dire que tout va être transféré à l'Aéroport 3. Il faut atteindre un certain équilibre. Je veux savoir à quelle croissance commerciale vous vous attendez avec la nouvelle aéroport.

**M. Warrick:** La troisième aéroport débloquera le barrage et fera disparaître toutes les frustrations des transporteurs dans l'Aéroport 1. Les Lignes aériennes Canadien International crient qu'elles ne peuvent pas être compétitives dans l'Aéroport 1. Elles sont le locataire principal. Elles ont décidé qu'elles voulaient partir et je crois que l'entente est signée. Elles vont déménager, ce qui veut dire que les transporteurs qui resteront dans l'Aéroport 1, dont le principal est Wardair, pourront s'agrandir. Nous pouvons nous attendre à la croissance normale dans la région de Toronto.

**M. Clifford:** Il peut y avoir beaucoup de frustrations entre les transporteurs dans une aéroport, mais ce n'est pas de ce genre de frustrations que je veux parler. Je veux parler du mouvement commercial sur la piste d'envol que produira l'Aéroport 3. Mon collègue a mentionné 10 p. 100. Y aura-t-il une augmentation générale du trafic commercial à Toronto?

**M. Warrick:** Du trafic passagers.

**M. Clifford:** Je ne parle pas du trafic passagers, mais strictement de la densité des vols. Vous avez dû y songer.

**M. McAree:** Je ne pense pas que l'Aéroport 3 produira plus de trafic aérien. Il y en aurait autant même sans l'Aéroport 3. Nous manquons de portes d'embarquement et les avions sont parfois obligés d'attendre qu'une porte soit libre. Cela retarde les passagers lorsque l'Aéroport 1 et l'Aéroport 2 sont bondées.

**M. Clifford:** Est-ce ce qui va faire la différence? Une nouvelle aéroport avec ses 16 portes va-t-il entraîner un accroissement du trafic et donc, des revenus? C'est des envols et des atterrissages que proviennent les revenus. J'aimerais relier cette question au vrai problème à l'Aéroport international de Toronto, à savoir la pénurie des pistes. Cela retarde-vous pas la charrie devant les boeufs?

**M. McAree:** On avait posé la question au ministre à Toronto, car le projet de l'Aéroport 3 avait été annoncé. Il avait répondu, je crois, que l'aéroport de Toronto connaissait un encombrement de l'espace aérien et que ce serait le prochain problème à résoudre.

**M. Warrick:** La construction de la troisième aéroport n'entraînera pas automatiquement celle d'une quatrième piste. Les trois pistes actuelles peuvent desservir les trois aéroports.

[Text]

**Mr. McAree:** There will continue to be delays on the air side of the airport during the peak hours and the peak hours are becoming more extensive all the time.

**Mr. Clifford:** When the the addition of Terminal 3 was being considered, did Transport Canada officials see the runway side of things? Did you look at what has been happening recently in the major European capitals with runway addition and some of the problems they have been going through at places like Frankfurt and Heathrow?

**Mr. McAree:** Yes, we keep up with what is happening internationally. Everybody has great difficulty getting public acceptance of the idea that we should build additional runways or airports.

**Mr. Clifford:** I agree, but I am worried that Terminal 3 is going to precipitate, as you said, a conundrum. It will be of a major size in Toronto because I predict with 16 additional gates, you are going to have many more commercial movements on that tarmac. I guess time will tell.

• 1020

If you looked at what other airport authority groups were going through, did the developers—the successful developers in this case—also look at things like that? Safety and security, you said, was one of the key criteria your experts looked at. Is the new terminal going to keep passengers separate, incoming and outgoing?

We looked at some relatively new additions in the airport terminal field in the world, and we are seeing that safety and security is becoming a major international issue. Did these developers bring this new planning, new thinking, into Terminal 3 in the area of safety and security, specifically the complete separation of passengers?

**Mr. McAree:** We expect we will continue our normal program of separating arriving and departing trans-border and international traffic. It is not entirely necessary to keep arriving and departing domestic traffic totally separated and on different levels in the structure. We know that the preferred developer has done considerable research on what is happening in the development of air terminals worldwide, and the security criteria are specified by the Canadian government to that developer.

I assure your committee that every precaution is being taken by Transport and the developer in this area.

**Mr. Clifford:** Even from the testimony you are giving us this morning, I think you would agree with me that we have a major runway problem in Toronto International. You are quite correct in saying that building new runways is a problem no matter where you are in the world.

What programs are you looking at to help? I am talking now about environmental programs that you might have to offer with regard to environmental

[Translation]

**M. McAree:** Il y aura encore des retards sur les pistes durant les heures de pointe et les heures de pointe ne cessent de s'étendre.

**M. Clifford:** Quand ils ont envisagé de construire l'Aérogare 3, les fonctionnaires de Transports Canada ont-ils étudié la question des pistes? Avez-vous étudié ce qui s'est passé récemment dans les grandes capitales européennes où l'on a ajouté des pistes et certains des problèmes qu'ont connus des aéroports comme Francfort et Heathrow?

**M. McAree:** Oui, nous nous tenons au courant de ce qui se passe à l'étranger. Tout le monde a beaucoup de difficulté à convaincre le public de construire de nouvelles pistes ou de nouveaux aéroports.

**M. Clifford:** Je suis d'accord, mais je crains que l'Aérogare 3 ne devienne, comme vous l'avez dit, un problème difficile. Je crains que le fait d'ajouter 16 nouvelles portes n'entraîne un accroissement important du trafic sur les pistes. On le verra avec le temps.

Si vous avez regardé ce qui se fait dans d'autres aéroports, les promoteurs—les promoteurs gagnants dans ce cas-ci—l'ont-ils fait eux aussi? La sûreté et la sécurité, vous avez dit, étaient un des critères clés que vos experts avaient examinés. La nouvelle aérogare va-t-elle séparer les passagers qui arrivent de ceux qui partent?

Nous avons examiné des solutions relativement nouvelles dans plusieurs aéroports du monde et nous voyons que la sûreté et la sécurité sont en train de devenir une grande question internationale. Ces promoteurs ont-ils tenu compte de ces nouvelles idées en matière de sûreté et de sécurité pour l'Aérogare 3, surtout en ce qui a trait à la séparation complète des passagers?

**M. McAree:** Nous avons l'intention de continuer à séparer les passagers transfrontaliers et internationaux qui arrivent et ceux qui partent. Il n'est pas nécessaire de séparer complètement, sur des étages différents, les passagers intérieurs qui arrivent et ceux qui partent. Nous savons que le promoteur retenu a fait beaucoup de recherches sur les solutions nouvelles implantées dans les aéroports du monde entier et les critères de sécurité lui ont été dictés par le gouvernement canadien.

Je peux vous assurer que Transports Canada et le promoteur prennent toutes les mesures possibles dans ce domaine.

**M. Clifford:** À en juger par votre témoignage, je pense que les pistes sont un important problème à l'aéroport international de Toronto et vous en conviendrez. Vous avez bien raison de dire que les gens ne veulent pas entendre parler d'une nouvelle piste où que ce soit dans le monde.

Quels solutions envisagez-vous pour y remédier? Je veux parler des solutions concernant l'environnement que vous devrez éventuellement proposer pour dissiper les

[Texte]

concerns of people who live near airports. Are you looking at this at all in terms of how you could effectively sell another runway for Toronto, what you would have to package to sell the people who live near the Toronto International Airport on it? Have you any ideas at all?

**Mr. McAree:** Yes, we have some ideas. We are motivating now some renewed studies to look at how the aviation demand in the Toronto area will be satisfied in the 21st Century.

**Mr. Clifford:** Things like noise abatement, maybe triple-glazing of windows?

**Mr. McAree:** I am not sure we will be looking at how to deal with living accommodation in any great detail, but we will be looking at the demand and how that demand will be satisfied from a physical facility point of view, from an environmental point of view, and from a social point of view.

**Mr. Clifford:** I would urge you to look at it from the environmental point of view, because I think that is where acceptance comes from. I would suggest that they look at studies from other parts of the world—other communities have looked into this question—and see if those environmental concerns cannot be addressed.

**The Chairman:** We are not experts obviously, but we did tour some of the more modern airports in Europe and were impressed by some of the matters Mr. Clifford touched on.

**Mr. McAree:** I had the pleasure of reading your report last night and this morning. I just received it yesterday. There are some very interesting observations there.

**The Chairman:** Yes, and the government, in time, will have to respond. We wanted to get it out publicly before you came. So that was one of the reasons.

**Mr. Benjamin:** Mr. McAree, you read our report last night and this morning. How much weight are you going to give to some of our recommendations?

• 1025

**The Chairman:** I hope the Minister is going to, or the government.

**Mr. Benjamin:** The Minister will rely on the recommendations of people like Mr. McAree, because I take it from an answer you gave to Mr. Clifford, our recommendation 4 on Terminal 3, that the construction of Terminal 3 at Pearson International Airport ensure the highest priority is given to the secure separation of arriving and departing passengers. I presume then the development plan will allow for that only for trans-border and international flights but not domestic flights. Is that what the score is?

**Mr. McAree:** I have not seen the detailed design of Terminal 3 yet, and I would not expect to see it until at least the land lease agreement is signed in January. My

[Traduction]

craintes des gens qui habitent près des aéroports. Étudiez-vous la question pour voir comment vous pourriez convaincre les gens d'accepter une autre piste à Toronto, ce que vous auriez à faire pour convaincre ceux qui habitent près de l'aéroport international? Avez-vous des idées là-dessus?

**M. McAree:** Oui, nous avons des idées. Nous sommes en train de faire faire de nouvelles études pour voir comment nous répondrons aux besoins de la région de Toronto en matière d'aviation au 21<sup>e</sup> siècle.

**M. Clifford:** Des facteurs comme la réduction du bruit, peut-être avec trois épaisseurs de vitre?

**M. McAree:** Je ne suis pas certain que nous examinerons en détail les conditions de vie, mais nous étudierons la demande et comment nous y répondrons du point de vue des installations, du point de vue de l'environnement et du point de vue social.

**M. Clifford:** Je vous exhorterais à l'étudier du point de vue de l'environnement parce que je pense que c'est là qu'on peut obtenir l'acceptation nécessaire. Je vous suggérerais d'examiner les études qui ont été faites dans d'autres parties du monde pour voir si vous pouvez répondre à ces inquiétudes concernant l'environnement.

**Le président:** Nous ne sommes manifestement pas des experts, mais nous avons visité certains des aéroports les plus modernes d'Europe et nous avons été impressionnés par certaines des solutions dont parle M. Clifford.

**M. McAree:** J'ai eu le plaisir de lire votre rapport hier soir et ce matin. Je ne l'ai reçu qu'hier. Il renferme des observations très intéressantes.

**Le président:** Oui, et le gouvernement devra un jour y répondre. Nous voulions soulever la question publiquement avant que vous veniez. C'était donc une des raisons.

**M. Benjamin:** Monsieur McAree, vous avez lu notre rapport hier soir et ce matin. Quel poids allez-vous donner à certaines de nos recommandations?

**Le président:** J'espère que le ministre va le faire, ou le gouvernement.

**M. Benjamin:** Le ministre s'en remettra aux recommandations de gens comme M. McAree. Suivant la réponse que vous avez donnée à M. Clifford, je déduis que la construction de l'Aérogare 3 à l'aéroport Pearson accordera la priorité à la séparation des passagers qui arrivent et qui partent. Je suppose que le plan d'aménagement ne prévoit cette séparation que pour les vols transfrontaliers et internationaux, mais pas les vols intérieurs. Est-ce exact?

**M. McAree:** Je n'ai pas encore vu le plan détaillé de l'Aérogare 3 et je ne compte pas le voir avant la signature du bail foncier en janvier. C'est exact au sujet des

*[Text]*

response was positive in terms of international and trans-border. I think I reserved a little flexibility in terms of the domestic, that we did not see that to be as essential as separating trans-border and international.

**Mr. Benjamin:** If you are going to have all three classes of traffic domestic, trans-border and international, arriving on one floor, and all three departing on another level, how do you allow domestic arriving and departing to mingle while keeping the trans-border and international ones separate?

**Mr. McAree:** No. We would keep the domestic traffic separate from trans-border and international arrivals also. I am saying domestic may not be on two levels. Domestic may be on one level for in and out, arriving and departing, with baggage claim on a different level perhaps.

**Mr. Benjamin:** Did you not provide to the people who submitted proposals criteria that covers these sorts of things in terms of the kind of terminal you have to have? There can be variations in architectural design and landscaping, etc., but on the basic requirements of the terminal, did you not lay that out in detail before you asked for submissions?

**Mr. McAree:** I am certain we did not specify that domestic traffic has to have two levels, in other words, a departure level and an arrival level.

**Mr. Benjamin:** You did specify that for trans-border and international flights.

**Mr. McAree:** Yes, and of course the three arriving streams have to be kept separate also. So there will be no mixing of international arrivals or trans-border arrivals, and certainly no mixing of domestic arrivals with trans-border or international arrivals.

**Mr. Benjamin:** I would be interested to see how you lay that out when you have all three classes on the same floor.

Can you tell us what the lease fee is? How much per square foot, or percentage or—

**Mr. McAree:** There are two aspects to it: there is a percentage of gross figure and there is a cash contribution to the government. I cannot give you the amounts of the cash guarantee at this time.

**Mr. Ouellet:** That is cash. Is it a guaranteed lump sum?

**Mr. McAree:** Yes.

**Mr. Benjamin:** Sort of like a performance.

**Mr. McAree:** It is paid in two installments, one installment when the lease is signed in January, and the bulk of the money coming when the terminal is completed.

*[Translation]*

passagers internationaux et transfrontaliers. Je pense m'être réservé un peu plus de flexibilité dans le cas des passagers intérieurs parce que cela ne nous semblait pas aussi essentiel que de séparer les passagers transfrontaliers et internationaux.

**M. Benjamin:** Si vous établissez trois catégories de passagers, intérieurs, transfrontaliers et internationaux, avec les arrivées sur un étage et les départs sur un autre, comment allez-vous permettre aux passagers intérieurs qui arrivent et qui partent de se mêler tout en gardant les voyageurs transfrontaliers et internationaux séparés?

**M. McAree:** Non. Les arrivées intérieures seront également séparées des arrivées transfrontalières et internationales. Il peut ne pas être nécessaire de garder les passagers intérieurs sur deux étages différents. Les vols intérieurs, arrivées et départs, pourraient se faire sur un même étage, avec peut-être la récupération des bagages sur un étage différent.

**M. Benjamin:** N'avez-vous pas donné aux soumissionnaires des critères précis sur ces choses? Il peut y avoir des variations dans les plans d'architecture et l'aménagement paysager, etc., mais n'avez-vous pas établi en détail les critères de base avant l'appel d'offres?

**M. McAree:** Je suis certain que nous n'avons pas précisé que les vols intérieurs devaient se faire sur deux étages, c'est-à-dire un étage pour les départs et un étage pour les arrivées.

**M. Benjamin:** Mais vous l'avez fait pour les vols transfrontaliers et internationaux.

**M. McAree:** Oui et, évidemment, il faut aussi garder séparées les trois catégories d'arrivées. Il n'y aura donc pas de contact entre les arrivées internationales ou les arrivées transfrontalières et certainement pas entre les arrivées intérieures et les arrivées transfrontalières ou internationales.

**M. Benjamin:** J'aimerais bien savoir comment vous y arriverez avec les trois catégories sur le même étage.

Pouvez-vous me dire quel est le montant du loyer? Combien par pied carré ou en pourcentage. . .

**M. McAree:** Il y a deux aspects ici: il y a le pourcentage du revenu brut et il y a la contribution en espèces versée au gouvernement. Je ne peux pas vous donner maintenant le montant de la garantie en espèces.

**M. Ouellet:** En espèces. Est-ce un forfait garanti?

**M. McAree:** Oui.

**M. Benjamin:** Comme une sorte de clause d'exécution.

**M. McAree:** Ce sera payé en deux versements, l'un quand le bail sera signé en janvier et le gros du montant quand l'aérogare sera terminée.

[Texte]

**Mr. Benjamin:** We know you cannot tell us what the percentage of gross is, but how much is the guarantee? Half now and half later. How much does that come to?

**Mr. McAree:** That is one of the bits of information we would like to give you on a return visit after the lease agreement is signed.

**Mr. Benjamin:** On the costs to MOT, you mentioned \$4 million. That covers everything. There is going to have to be some revision to the roads coming into the airport, additional access and egress. I presume there is going to have to be a lot of work on apron, tarmac, all the facilities that go with that, including underground piping and wiring, etc., etc. Is that carried by the developer or is that done by MOT, and what will that cost, or is that in the \$4 million?

• 1030

**Mr. McAree:** Mr. Chairman, the bulk of that will be the developer's cost. There will be some provincial government costs in terms of Highway 409, which will have to be adjusted somewhat to bring it into the Terminal 3 area. The amount of money we will spend will be very small in relation to what others will spend for the infrastructure to support the terminal.

**Mr. Benjamin:** You said that Canadian Airlines International will be the main tenant. Can you tell us whether any other tenants are lined up and who they are?

**Mr. McAree:** We do not have written assurance yet but we anticipate that American Airlines would be a transporter operator, and it is likely that British Airways would like to move from Terminal 2 to Terminal 3, and of course Canadian Airlines International, who will be the major anchor tenant.

**Mr. Benjamin:** So the main ones will be Canadian, American Airlines and British Airways. That is what you expect.

**Mr. McAree:** Yes, and there could be a possibility that one or two carriers such as KLM might also be interested.

**Mr. Benjamin:** Will Canadian Airlines International, for example, not want its feeder airlines, the regionals and local carriers, to come in at Terminal 3, too?

**Mr. McAree:** Yes. We are dealing with them as a family of carriers under the banner of Canadian Airlines International.

**Mr. Benjamin:** All right. What is that lease 6a and 6b for? Is that for them to do whatever they like with, or are you setting down some criteria there?

**Mr. McAree:** Yes, we did lay down some criteria, but that is two pieces of real estate that we wanted to put in the package so we could get some return to the

[Traduction]

**Mr. Benjamin:** Nous savons que vous ne pouvez pas nous dire le pourcentage du brut, mais de combien est la garantie? La moitié maintenant et la moitié plus tard? Quel est le chiffre?

**Mr. McAree:** C'est un des renseignements que nous pourrions vous communiquer ultérieurement après la signature du bail.

**Mr. Benjamin:** Vous avez dit que Transports Canada paierait 4 millions de dollars. Cela comprend tout. Il va falloir apporter des modifications aux routes menant à l'aéroport, construire de nouvelles voies d'accès et de sortie. J'imagine qu'il va falloir faire beaucoup de travaux sur le tablier, l'aire de trafic, toutes les installations connexes, y compris la tuyauterie et les installations électriques souterraines, etc. Ces coûts sont-ils payés par le promoteur ou par le ministère? Qu'est-ce que cela va coûter? Est-ce compris dans les 4 millions de dollars?

**Mr. McAree:** Monsieur le président, la majorité sera payée par le promoteur. Le gouvernement provincial paiera une partie de l'aménagement de la route 409 qui desservira l'Aérogare 3. La somme que nous dépenserons sera très faible par rapport à ce que d'autres dépenseront pour l'infrastructure desservant l'aérogare.

**Mr. Benjamin:** Vous avez dit que les lignes aériennes Canadien International seraient leur principal locataire. Pouvez-vous nous dire s'il y aura d'autres locataires et qui ils sont?

**Mr. McAree:** Nous n'avons pas encore d'assurances écrites, mais nous croyons qu'American Airlines serait un transporteur exploitant; British Airways voudra probablement déménager de l'Aérogare 2 à l'Aérogare 3 et, évidemment, les lignes aériennes Canadien International seront le locataire principal.

**Mr. Benjamin:** Les principaux locataires seront donc le Canadien, American Airlines et British Airways. C'est bien cela?

**Mr. McAree:** Oui et il pourrait y avoir un ou deux transporteurs comme KLM qui pourraient aussi être intéressés.

**Mr. Benjamin:** Les lignes aériennes Canadien International ne voudraient-elles pas, par exemple, que ces lignes d'apport, les transporteurs régionaux et locaux soient aussi à l'Aérogare 3?

**Mr. McAree:** Oui. Nous les considérons comme un groupe de transporteurs réunis sous la bannière des lignes aériennes Canadien International.

**Mr. Benjamin:** Parfait. Quels sont les détails du bail 6a et 6b? Peut-on faire ce qu'on veut ou établissez-vous des critères?

**Mr. McAree:** Oui, nous avons établi des critères, mais c'était deux terrains que nous voulions inclure dans l'affaire pour obtenir quelque chose pour le

[Text]

government. I would assume this has had some influence on the cash offer by this particular developer.

**Mr. Benjamin:** Did the developer or the operators of the terminal tell you what they propose to charge by way of lease fees to tenants? I am assuming they did; it is something you would want to know. Assuming they did tell you and you do know, how does it compare with lease fees that tenants have to pay in Terminals 1 and 2?

**Mr. McAree:** They will be telling us all of that and there has to be very good relativity in the fee structure for all three terminals. We do not have that information today.

**Mr. Benjamin:** Then it seems to me you picked a preferred developer with a lot of information missing. In other words, the deal really is not closed yet.

**Mr. McAree:** No, it will not be closed until the latter part of January, and of course—

**The Chairman:** January 19.

**Mr. McAree:** January 19, and there are still negotiations going on between the developer and his anchor tenants.

**Mr. Benjamin:** Are there any performance requirements, or performance bonds from the main developer? Are there any escape clauses in any proposed agreement?

**Mr. Warrick:** Mr. Chairman, yes, we do have performance requirements. The developer is to require all his contractors to post 50% labour and materials bonds for all the major contracts. He delivers to us at the signing of the lease, or delivers to the government, a clean letter of credit for \$12.5 million. All the designs, contracts, are automatically assigned to the Minister so that if anything does go wrong the Minister has everything to keep the job going. There are no outs.

**Mr. Benjamin:** What is the total final cost the day the thing starts operating?

**Mr. Warrick:** The latest estimates are in the order of \$300 million.

**The Chairman:** That is a good point there, Mr. Benjamin, if that is all right. I will switch, to try to give everyone a chance here, to Mr. Belsher.

**Mr. Belsher:** Thank you, Mr. Chairman.

In developing the criteria, were any of the people that put in offers to do the development, were they part of the development of the criteria?

• 1035

**Mr. Warrick:** No, sir.

**Mr. Belsher:** Were the criteria only within Transport Canada?

**Mr. Warrick:** The criteria were developed within Transport Canada with the help of Touche Ross and with

[Translation]

gouvernement. J'imagine que cela a pu influencer l'offre en espèces du promoteur.

**M. Benjamin:** Le promoteur ou les exploitants de l'aérogare vous ont-ils dit ce qu'ils avaient l'intention d'exiger comme loyer? Je suppose que vous voudriez le savoir. En supposant qu'ils vous l'ont dit, et que vous le savez, comment les loyers se comparent-ils à ceux des Aérogares 1 et 2?

**M. McAree:** Ils vont nous dire tout cela et il faut qu'il y ait une bonne similarité des loyers entre les trois aérogares. Nous n'avons pas ces renseignements aujourd'hui.

**M. Benjamin:** Il me semble que vous avez choisi votre promoteur sans être bien renseignés. Autrement dit, l'affaire n'est pas encore conclue.

**M. McAree:** Non, elle ne le sera pas avant la mi-janvier et, évidemment. . .

**Le président:** Le 19 janvier.

**M. McAree:** Le 19 janvier, et il y a encore des négociations en cours entre le promoteur et ses principaux locataires.

**M. Benjamin:** Y a-t-il des clauses d'exécution ou des garanties d'exécution du promoteur principal? Les ententes comportent-elles des clauses échappatoires?

**M. Warrick:** Oui, monsieur le président, nous avons des clauses d'exécution. Le promoteur doit exiger de tous ses entrepreneurs qu'ils déposent des cautions de 50 p. 100 de la main-d'œuvre et des matériaux pour tous les grands contrats. À la signature du bail, il nous remet, à nous ou au gouvernement, une lettre de crédit net de 12.5 millions de dollars. Tous les plans et contrats sont automatiquement communiqués au ministre de sorte que, si quelque chose va mal, le ministre a tout ce qu'il faut pour assurer la continuité. Il n'y a pas de clauses échappatoires.

**M. Benjamin:** Quel sera le coût total définitif à l'ouverture des installations?

**M. Warrick:** Les dernières estimations tournent autour de 300 millions de dollars.

**Le président:** C'est un bon point, monsieur Benjamin, si c'est exact. Pour donner une chance à tout le monde, je passerai à M. Belsher.

**M. Belsher:** Merci, monsieur le président.

Les soumissionnaires ont-ils participé à l'établissement des critères?

**M. Warrick:** Non, monsieur.

**M. Belsher:** Est-ce seulement Transports Canada qui établit les critères?

**M. Warrick:** Les critères ont été établis par Transports Canada avec l'aide de Touche Ross et en sachant ce que

[Texte]

knowledge of what other people were doing. The criteria were explained in the document, so the developers knew they would be evaluated on the business plan, on the technical plan, and on the qualifications, and they knew they had to put in a financial plan and a retail plan. They knew what they were going to be evaluated against.

**Mr. Belsher:** Okay. Swinging over to the operations side of the new terminal, was Transport Canada leaving it up to the prime tenant and the developer for, say, baggage handling, whether there would be one baggage-handling company, whether there will be a common check-in for all passengers at one check-in counter, or are they going to leave it the way we have now, each airline has so many check-in gates? I am thinking are we going into the 1990s, or are we still allowing things to happen the way they were developed in the 1960s, 1970s and 1980s?

**Mr. Warrick:** You recall, sir, we went to the private sector and gave them a fairly free hand. We did not want to restrain them, but in terms of gates and airline priorities, it is a combination of both.

If an airline can demonstrate it has full use for a particular gate, then it will get preferential treatment. There will also be common gates the airport operator can assign to different airlines, but all the airlines at this time are looking to do their own handling and have their own counters.

**Mr. Belsher:** We are still doing that?

**Mr. Warrick:** Yes, sir.

**Mr. Belsher:** Is Transport Canada getting involved in that, or are they leaving it up to the airlines and the airport owner?

**Mr. Warrick:** Sorry, Mr. Chairman, that is the responsibility of the developer and the airlines. We are standing by ready to help, but they seem to be getting along very well.

**Mr. Belsher:** It is strange. Some of the easier airports to move through nowadays seem to be where you have a common check-in place, it does not matter what airline ticket. There is a single baggage handling facility that streams it to whatever airline, whatever gate it has to go to, but I guess that is not our problem either.

**Mr. McAree:** It is very common in Europe. It is not common at all in North America yet.

**Mr. Belsher:** When we were doing something new, you would think we would have gone outside of the square, and started thinking a little about the ones operating successfully in the same environment only in a different country.

Okay. Thank you, Mr. Chairman. That is all I have.

[Traduction]

d'autres personnes faisaient. Les critères ont été expliqués dans le document de sorte que les promoteurs savaient qu'ils allaient être évalués du point de vue du plan commercial, du plan technique et des qualifications et ils savaient qu'ils devaient présenter un plan financier et un plan de détail. Ils savaient comment ils allaient être évalués.

**M. Belsher:** Parfait. Transports Canada laisse-t-il le locataire principal et le promoteur s'entendre sur, mettons, la manutention des bagages: y aura-t-il une compagnie pour s'occuper de la manutention des bagages ou est-ce que tous les passagers s'enregistreront à un point commun? Va-t-on continuer à faire les choses comme à l'heure actuelle ou chaque transporteur a un certain nombre de comptoirs d'enregistrement? Entrons-nous dans les années 1990 ou allons-nous conserver la procédure des années 60, 70 et 80?

**M. Warrick:** Vous vous souviendrez, messieurs, que nous avons dans une bonne mesure laissé les coudées franches au secteur privé. Nous ne voulions pas leur imposer de restrictions, mais pour ce qui est des comptoirs et des priorités, c'est une combinaison des deux.

Si un transporteur prouve qu'il utilise pleinement telle porte, il recevra un traitement préférentiel. Il y aura aussi des portes communes que l'exploitant de l'aéroport pourra assigner à différents transporteurs, mais tous les transporteurs ont l'intention de s'occuper de la manutention de leurs bagages et d'avoir leurs propres comptoirs.

**M. Belsher:** C'est encore ce que nous faisons?

**M. Warrick:** Oui, monsieur.

**M. Belsher:** Transports Canada participe-t-il aux décisions ou cela relève-t-il des transporteurs et du propriétaire de l'aéroport?

**M. Warrick:** Désolé, monsieur le président, c'est la responsabilité du promoteur et des transporteurs. Nous sommes toujours prêts à les aider, mais ils semblent très bien se débrouiller.

**M. Belsher:** C'est étrange. Certains des aéroports les mieux organisés semblent être ceux qui ont un point d'enregistrement commun pour tous les transporteurs indifféremment. Il y a un seul système de manutention des bagages qui les achemine vers le transporteur et la porte voulus mais j'imagine qu'encore une fois ce n'est pas notre problème.

**M. McAree:** C'est très commun en Europe, mais pas encore en Amérique du Nord.

**M. Belsher:** Je croyais que nous aurions montré plus d'empressement à imiter les étrangers qui se sont dotés des méthodes les plus modernes.

D'accord. Merci, monsieur le président. C'est tout ce que j'avais.

[Text]

**The Chairman:** On what Mr. Belsher said, I assume that someone in those evaluation committees or someone professional along the line has seen Terminal 4 at Heathrow and Schipol, and all that type of thing. I would assume there would be someone who would be exposed to some of this latest architecture and technology.

**Mr. McAree:** Yes, Mr. Chairman, we are not at all unfamiliar with the way things are done in Europe, where the national carrier may have exclusive rights for terminal operations and aircraft servicing and so on. It is very, very arbitrary. I am not personally convinced that it is the most economical, but some aspects of it are very, very clear and nice for the customer.

**The Chairman:** I am not going to argue with you right now. I am going to get to Mr. Taylor, but I can tell you this, I asked you the question where the door was on that chart, now. I know it is an artist's conception, but that looked to be the most confused situation of a poor old Canadian consumer flying staggering into a brand new airport, and wondering where he was going to go.

That is the same way Vancouver is and some of our other airports, whereas some of the things we saw overseas and this superficial knowledge that we got on our one glimpse, was very clean-cut and nice. You knew when you staggered through the door what you had to do, when you took six paces and you were at a check-in counter.

Anyway, Mr. Taylor.

**Mr. Taylor:** Thank you very much.

**The Chairman:** I would like to argue about that.

**Mr. Taylor:** I would like to pursue the matter of requests for proposals a little. Is this the first time you have used this method in the airports?

**Mr. McAree:** It certainly is for any project of this magnitude, yes.

• 1040

**Mr. Taylor:** I would like to commend you on that. I used this proposal in Alberta in connection with the construction of bridges. I found it was the most excellent way of picking the best brains available. I want to commend you on that. I think it is a splendid thing, and I think we are going to have an airport we would not have otherwise if it were left to one or two engineers, or a handful of them, as good as they might be.

Will there be any change in the air controllers? Will there be an increased number of air controllers?

**Mr. McAree:** Not because of Terminal 3, Mr. Taylor. There could be some increase required in air traffic controls because of the additional traffic demand you witnessed on the growth pattern that was displayed, but not because of Terminal 3.

**Mr. Taylor:** Have the delays at Pearson International Airport over the last year been largely because of air

[Translation]

**Le président:** Au sujet de ce qu'a dit M. Belsher, je suppose que des membres de ces comités d'évaluation ou que quelqu'un est allé voir l'Aérogare 4 à Heathrow et celle de Schipol et bien d'autres encore. Je suppose que quelqu'un est allé voir certaines des installations et des techniques les plus perfectionnées.

**M. McAree:** Oui, monsieur le président, nous savons comment se passent les choses en Europe où le transporteur national peut avoir des droits exclusifs pour le fonctionnement de l'aérogare et l'entretien des avions et ainsi de suite. C'est très arbitraire. Je ne suis pas personnellement convaincu que ce soit la façon la plus économique, mais certains aspects du système plaisent beaucoup au client.

**Le président:** Laissons cela pour l'instant. Je vais passer à M. Taylor, mais souvenez-vous que je vous ai demandé où se trouvait la porte sur ce graphique. Je sais que c'est un croquis d'artiste, mais je suis dans la situation la plus confuse d'un pauvre consommateur canadien entrant dans un nouvel aéroport et se demandant où il doit aller.

C'est comme à Vancouver et dans certains de nos aéroports, alors que certaines choses que nous avons vues outre-mer étaient très claires et plaisantes. Nous savions en entrant ce que nous devions faire parce que nous étions à six pas d'un comptoir d'enregistrement.

Passons à M. Taylor.

**M. Taylor:** Merci beaucoup.

**Le président:** J'aimerais vous en reparler.

**M. Taylor:** J'aimerais reprendre la question des demandes de propositions. Est-ce la première fois que vous vous êtes servi de cette méthode pour les aéroports?

**M. McAree:** Oui, certainement, pour un projet de cette envergure.

**M. Taylor:** J'aimerais vous féliciter là-dessus. Je m'étais servi de cette proposition en Alberta pour la construction de ponts. J'ai trouvé que c'était la meilleure façon d'obtenir les meilleures idées sur la question. J'aimerais vous féliciter là-dessus. Je pense que c'est formidable et que nous allons avoir un aéroport différent de ce qu'il aurait dû être si on avait confié la tâche à un ou deux ingénieurs ou même à une poignée d'ingénieurs, si bons soient-ils.

Y aura-t-il un changement pour les contrôleurs aériens? Y aura-t-il plus de contrôleurs aériens?

**M. McAree:** Pas à cause de l'Aérogare 3, monsieur Taylor. Il pourrait être nécessaire d'intensifier le contrôle du trafic aérien à cause de l'accroissement de la demande qui est prévue, mais pas à cause de l'Aérogare 3.

**M. Taylor:** Les retards enregistrés à l'aéroport Pearson depuis un an sont-ils surtout dus aux contrôleurs aériens?

## [Texte]

controllers? I sat on the tarmac at least one hour once, and another time 45 minutes. The pilot keeps advising you he hopes shortly to get word from the air controllers to get going. What is the reason for that now?

**Mr. McAree:** It is basically the capacity of the runway system to handle the airplanes. It is not a question of controller efficiency or ineffectiveness.

**Mr. Taylor:** Is there going to be an increase in the...? I understood you to say there was going to be no increase in airstrips.

**Mr. McAree:** We certainly do not have any approval or agreement, socially or otherwise, that we may build additional runways at Pearson International Airport. What we intend to do, though, is to attempt to address the overall problem of how to satisfy the total aviation demand in the general Toronto area for the 21st Century. This Terminal 3 has some additional expansion capability, as was shown. We can increase it to 24 gates. We think we can survive till the year 2000 or so with Terminal 3 in terms of passenger and aircraft gating. Runway capacity is not part of the plan.

**Mr. Taylor:** If you increase, there comes a point when the present runways will not be sufficient. You do not anticipate that before the year 2000.

**Mr. McAree:** In any case, it would be almost impossible to respond to it before about that timeframe anyway. By the time you go through your planning process and you are getting your social agreement and your environmental protection and actually do the construction, it is somewhere between eight and ten years to put a new runway in place at Pearson International Airport.

**Mr. Taylor:** Yes, I realize that. Once we get Terminal 3 in operation there would be increased facilities for passengers, but there may very well still be delays on the runways.

**Mr. McAree:** I think you can bank on that.

**Mr. Taylor:** It is going to be unfortunate, because people get very agitated when they break their necks to get to the airport and then sit on the tarmac for half an hour waiting to take off.

**Mr. McAree:** I agree with you 100%.

**Mr. Taylor:** The other point I would like to pursue a bit is this. I come into number 1 runway whenever I use Wardair or Canadian Airlines International, and I have seen some pretty pitiful cases. You are going downstairs and upstairs so much.

There was a little old lady. She looked as if she were 90. I do not know how old she was. I did not look at her teeth. She was struggling along, and I really felt sorry for her. Those steps just frightened her. Then she had to go up again.

I hope in this new airport we will consider something like what they had at Heathrow, where nobody ever goes

## [Traduction]

Une fois, j'ai été obligé d'attendre sur la piste au moins une heure et, une autre fois, 45 minutes. Le pilote répète qu'il espère bientôt obtenir la permission des contrôleurs aériens de décoller. Quelle en est la raison?

**M. McAree:** C'est foncièrement parce que les pistes d'envol fonctionnent à plein rendement. Ce n'est pas une question d'efficacité des contrôleurs.

**M. Taylor:** Je crois que vous avez dit qu'on n'allait pas augmenter le nombre de pistes.

**M. McAree:** Rien n'est prévu dans ce sens à l'aéroport Pearson. Nous avons cependant bien l'intention de voir ce que nous pouvons faire pour répondre aux besoins de la région générale de Toronto pour le XXI<sup>e</sup> siècle. On peut porter à 24 le nombre de portes de l'Aérogare 3. Nous pensons que cette aérogare nous permettra de répondre aux besoins des passagers jusqu'à l'an 2000. Il n'est pas question pour l'instant de construire une quatrième piste.

**M. Taylor:** Si vous agrandissez, le jour viendra où les pistes actuelles ne suffiront plus. Vous ne pensez pas que cela va arriver avant l'an 2000.

**M. McAree:** De toute façon, il serait presque impossible de le faire avant cette date. Si on calcule le temps qu'il faudrait pour la planification, l'entente sociale et la protection de l'environnement et ensuite la construction, il faudrait compter de 8 à 10 ans avant d'avoir une nouvelle piste à l'aéroport Pearson.

**M. Taylor:** Oui, je m'en rends compte. Une fois que l'Aérogare 3 sera ouverte, il y aura plus d'installations pour les passagers, mais il pourrait très bien y avoir encore des retards sur les pistes d'envol.

**M. McAree:** À coup sûr ou presque.

**M. Taylor:** C'est dommage parce que les gens se fâchent beaucoup quand ils se dépêchent pour se rendre à l'aéroport et qu'ils doivent ensuite attendre une demi-heure sur la piste avant de décoller.

**M. McAree:** Je suis entièrement d'accord avec vous.

**M. Taylor:** L'autre point dont je voulais vous parler, est le suivant. J'atterris sur la piste n° 1 chaque fois que je voyage avec Wardair ou Canadien International et j'ai vu des choses assez pitoyables. On monte et on descend tellement.

Un jour, il y avait une vieille dame. Je ne sais pas quel âge elle avait mais elle devait avoir dans les 90 ans. Je n'ai pas regardé ses dents. Elle marchait péniblement et j'ai été pris de pitié pour elle. Les marches ont été une expérience terrifiante pour elle. Puis elle a été obligée de remonter.

J'espère que dans la nouvelle aérogare nous envisagerons quelque chose comme à Heathrow où on

[Text]

uphill. Everybody is going downhill. Whether you come in on a plane or out on a plane, you never go uphill, you always go downhill. This is certainly a wonderful feature for people in wheelchairs or people who are crippled, on crutches and things like that.

**The Chairman:** Movable sidewalks.

**Mr. Taylor:** I imagine those points will be considered from your own experience from number 1.

• 1045

**Mr. McAree:** Indeed, they will in number 3 building. The access for the handicapped will be first class. We are looking now at how to rejuvenate Terminal 1 after Terminal 3 opens and we get some of the crowding conditions resolved in Terminal 1. Keep in mind that Terminal 1 is about 1958 kind of technology. Even though we have spent a lot of money on it, a lot of the old structure is still there. It will require a complete rejuvenation job in 1990 and 1991, and we are doing the planning for that now.

**Mr. Taylor:** I agree with that.

With regards to the steps up and down, I think the same thing happened in the Edmonton airport, where you have so many steps down and then you go up and then you go down. It is almost like physical training. It is like running every morning.

**Mr. McAree:** Mr. Chairman, we are in the process of putting more vertical transportation systems into Terminal 1. I agree with you in terms of Edmonton, that we require some escalators or elevators in that structure as well.

**Mr. Taylor:** I would like to ask one other question, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Very quickly.

**Mr. Taylor:** In that contract, did the number one bidders you were talking about themselves suggest a percentage of the gross?

**Mr. McAree:** Yes, indeed, they were to put together their own financial proposal and include that in their submission to the department.

**Mr. Taylor:** Did they say what percentage?

**Mr. McAree:** Do you mean the preferred developer?

**Mr. Taylor:** Yes.

**Mr. McAree:** Yes, he stated a percentage.

**Mr. Taylor:** Has that been finalized yet?

**Mr. McAree:** No.

**Mr. Taylor:** That is fine.

Mr. Chairman, I would like to commend you. I think your transport has gone away up in my opinion. You are miles ahead of most people.

[Translation]

n'est jamais obligé de monter. On descend toujours. Que vous partiez ou que vous arriviez, vous ne montez jamais, vous descendez toujours. C'est formidable pour ceux qui sont en chaise roulante, qui sont infirmes ou qui marchent avec des béquilles.

**Le président:** Des tapis roulants.

**M. Taylor:** Vous avez fait l'expérience de la piste 1 et j'espère que les choses seront mieux dans la nouvelle aérogare.

**M. McAree:** Oui, effectivement. L'accès pour les handicapés sera de première classe. Nous voyons actuellement comment nous pourrions rajeunir l'Aérogare 1 une fois que l'Aérogare 3 sera ouverte et après que nous aurons décongestionné l'Aérogare 1. Rappelez-vous que l'Aérogare 1 a été construite en 1958. Même si nous avons dépensé beaucoup d'argent pour l'améliorer, une bonne partie de la vieille structure est encore en place. Elle aura besoin d'un rajeunissement complet en 1990 et 1991. Nous avons déjà commencé à planifier l'affaire.

**M. Taylor:** Je suis d'accord là-dessus.

Au sujet des marches qu'il faut monter et descendre, je pense que c'est la même chose à l'aéroport d'Edmonton où on n'arrête pas de descendre, de monter et de redescendre. C'est un vrai parcours du combattant. C'est comme courir tous les matins.

**M. McAree:** Monsieur le président, nous sommes en train d'installer plus d'ascenseurs dans l'Aérogare 1. Je suis d'accord avec vous au sujet d'Edmonton, nous également avons besoin d'escaliers roulants ou d'ascenseurs.

**M. Taylor:** J'aurais une autre question à poser, monsieur le président.

**Le président:** Très rapidement.

**M. Taylor:** Dans ce contrat, les adjudicataires ont-ils eux-mêmes suggérés un pourcentage du brut?

**M. McAree:** Oui, effectivement, ils devaient établir leur propre proposition financière et l'inclure dans leur présentation au ministère.

**M. Taylor:** Ont-ils précisé le pourcentage?

**M. McAree:** Le promoteur sélectionné?

**M. Taylor:** Oui.

**M. McAree:** Oui, il a indiqué un pourcentage.

**M. Taylor:** Cela est-il terminé?

**M. McAree:** Non.

**M. Taylor:** C'est tout.

Monsieur le président, j'aimerais féliciter les témoins. J'ai maintenant une bien meilleure opinion des Transports. Vous devancez la plupart des autres.

[Texte]

**Mr. McAree:** Thank you.

**The Chairman:** After some other experiences in Mirabel and things like that—

**Mr. Ouellet:** You answered no to Mr. Taylor's last question about the percentage. Does it mean that the percentage the group submitted could be changed in the process of the negotiations with them, or is this percentage of gross firm and the one you are going to sign?

**Mr. McAree:** I apologize. You are right, a percentage has been stated. It is clear; I just cannot tell you what it is today.

**Mr. Ouellet:** It is not a negotiable item. That is it.

**Mr. McAree:** Correct.

**Mr. Ouellet:** If they get it and you sign with them, it will be that percentage.

**Mr. McAree:** Correct.

**The Chairman:** As you said earlier, this was one of the main factors on which it was evaluated positively compared to others.

**Mr. McAree:** Yes, and it will relate to the lease that we hope will be signed in the latter part of January.

**M. Robichaud:** J'aimerais poursuivre sur le même sujet. Vous avez dit qu'un des critères pour donner la gérance de ce projet était le bénéfice pour le gouvernement. On a parlé d'un pourcentage des revenus bruts. Comment avez-vous évalué la viabilité de cette proposition? Bien sûr, on vous donne un pourcentage de tous les revenus, mais jusqu'à quel point le chiffre et le pourcentage proposés sont-ils réalisables? Vous ne pouvez pas nous faire part du pourcentage, mais des gens semblent douter que cet entrepreneur puisse vous offrir ce qu'il vous offre. Comprenez-vous ce à quoi je veux en venir?

**Mr. Warrick:** Mr. Chairman, part of the evaluation process was our business subcommittee, and a major adviser to the business subcommittee was the Bank of Montreal. They were asked to examine the proposals in terms of how viable they were. This developer in particular tabled all his projected revenues, so the Bank of Montreal in their review were able to look at all these revenues, were able to assess his expenses, which were also stated, and they were of the opinion that the plan put forward was certain achievable.

• 1050

**M. Robichaud:** La Banque de Montréal ne fait pas affaire avec ce groupe-là, n'est-ce pas?

**Mr. Warrick:** Not to my knowledge, but the Bank of Montreal is familiar with business and how to assess proposals in terms of whether they are achievable.

[Traduction]

**M. McAree:** Merci.

**Le président:** Après Mirabel et d'autres affaires du genre. . .

**M. Ouellet:** Vous avez répondu non à la dernière question de M. Taylor au sujet du pourcentage. Cela veut-il dire que le pourcentage soumis par le groupe pourrait changer dans le cadre de vos négociations ou bien ce pourcentage du brut est-il ferme et identique à celui qui figurera dans l'entente?

**M. McAree:** Je m'excuse. Vous avez raison, un certain pourcentage a été mentionné. Il est clair que je ne peux absolument pas vous dire ce qu'il est aujourd'hui.

**M. Ouellet:** Il n'est pas négociable.

**M. McAree:** C'est exact.

**M. Ouellet:** S'ils gagnent et que vous signez avec eux, ce sera ce pourcentage-là.

**M. McAree:** C'est exact.

**Le président:** Comme vous l'avez dit plus tôt, c'était un des grands facteurs qui ont fait pencher la balance en leur faveur.

**M. McAree:** Oui et cela fera partie du bail que nous espérons signer dans la deuxième moitié de janvier.

**Mr. Robichaud:** I would like to pursue the same line of questioning. You said that one of the criteria for awarding the management of this project was the return to the government. A percentage of gross revenue was suggested. How did you assess the viability of that proposal? Of course, you are being asked a percentage of all revenue, but how achievable are the proposed figure and percentage? You cannot tell us what the percentage is, but some people seem to be questioning that this contractor can offer what he does. Do you see what I am getting at?

**M. Warrick:** Monsieur le président, l'évaluation a été faite en partie par notre sous-comité commercial et un important conseiller du sous-comité commercial était la Banque de Montréal. On lui a demandé d'examiner les propositions pour en déterminer la viabilité. Le promoteur en question a déposé toutes ses prévisions de revenus et la Banque de Montréal a donc pu les examiner avec les dépenses qu'il avait aussi déclarées; on en est arrivé à la conclusion que le plan était certainement réalisable.

**Mr. Robichaud:** The Bank of Montreal does not deal with that group, does it?

**M. Warrick:** Pas autant que je sache, mais la Banque de Montréal connaît bien les affaires et sait comment évaluer des propositions pour voir si elles sont réalisables.

[Text]

**Mr. Robichaud:** Si ce groupe-ci n'arrive pas à vous donner le pourcentage qu'il vous a proposé, qu'arrive-t-il? Est-ce que l'entrepreneur sera pénalisé ou va-t-on rajuster nos chiffres à la baisse tout simplement?

**Mr. Warrick:** If he fails to make his payments, then he is in default and his contract can be terminated. As is the normal process, any mortgagee will be given the opportunity to pick up the slack or the whole complex will return to Transport Canada.

**Mr. Robichaud:** When you say percentage of gross, that gross was not determined then, it is just the percentage of whatever the gross will be. Is that correct?

**Mr. Warrick:** The revenue projections were tabled by all the developers. These are what were looked at by the Bank of Montreal, which said that based on what is happening in other terminals and based on what the developers plan on doing, those revenues are achievable. That is also our own opinion from our own expertise.

**Mr. Robichaud:** Près de 16 millions de passagers par année passent par les aérogares de Toronto, et on s'attend à atteindre le chiffre de 22 millions en 1996, avec la nouvelle aérogare. Quel nombre maximum de passagers par année pourra-t-on accueillir? Je ne parle pas seulement de la gare, mais aussi de l'air. On a parlé des pistes tout à l'heure. Combien de personnes peut-on faire passer par l'aérogare de Toronto?

**Mr. Warrick:** Mr. Chairman, there are numbers in the documents, and we can get more. We anticipate, with the planned improvements for Terminal 2, in the order of 11 million passengers could go through that terminal. Again of course, it depends on the peaking, the type of traffic, the time of the year, the time of the day, and all that. But we anticipate that 11 million passengers could go through Terminal 2. We anticipate between 8 million and 10 million will be able to use Terminal 3. As for Terminal 1, we hope there is going to be a period when the demand is low so we can make the renovations Mr. McAree spoke of. When they are finished, there is no reason to expect why that will not be up to 6 million or 6.5 million again.

**Mr. Robichaud:** Cela veut dire qu'il vous faudra encore plusieurs années pour agrandir l'aérogare Pearson. Quand atteindra-t-on le point de saturation à cet aéroport, comme c'est le cas à Londres où les deux aérogares sont très occupées et où on est en train d'en construire une autre?

**Mr. McAree:** Mr. Chairman, I think that question relates to the program I mentioned a few minutes ago about trying to look at how to satisfy the aviation demand in Toronto after the year 2000. That study program will take some time to complete. I cannot project for you whether or not we will get approval to build an additional runway at Pearson International Airport or whether capacity would have to be provided elsewhere in the

[Translation]

**Mr. Robichaud:** If this group cannot give you the percentage it suggested, what happens? Will the contractor be penalized or the figures just revised downward?

**Mr. Warrick:** S'il n'arrivait pas à faire ses paiements, alors il serait en état de cessation de paiement et nous pourrions mettre fin à son contrat. Comme c'est normalement le cas, tout créancier hypothécaire pourrait combler le déficit, sans quoi tout le complexe retournerait à Transports Canada.

**Mr. Robichaud:** Quand vous dites pourcentage du brut, ce brut n'a pas encore été déterminé, c'est simplement le pourcentage de ce que sera le brut. Est-ce exact?

**Mr. Warrick:** Les promoteurs ont tous déposé leurs prévisions de revenus. Ce sont les prévisions que la Banque de Montréal a examinées et, en se fondant sur ce qui se passe dans d'autres aérogares et sur ce que les promoteurs entendent faire, elle a dit que ces revenus étaient réalisables. C'est aussi ce que pensent nos propres experts.

**Mr. Robichaud:** Nearly 16 million passengers a year go through the Toronto terminals, and this figure is expected to reach 22 million by 1996 with the new terminal. What will be the maximum number of passengers per year that can be accommodated? I am not talking only about the terminal, but also air. Somebody mentioned runways earlier. How many people can go through the Toronto terminal?

**Mr. Warrick:** Monsieur le président, il y a des chiffres dans les documents et nous pouvons en obtenir d'autres. Nous estimons, avec les améliorations que nous entendons faire à l'Aérogare 2, qu'environ 11 millions de passagers pourraient passer par cette Aérogare. Évidemment, cela dépend de l'affluence, du genre de trafic, du moment de l'année, du moment de la journée, et ainsi de suite. Mais nous pensons que 11 millions de passagers pourraient passer par l'Aérogare 2. Nous pensons qu'entre 8 et 10 millions pourraient passer par l'Aérogare 3. Quant à l'Aérogare 1, nous espérons qu'il y aura une période d'accalmie de façon que nous puissions faire les renovations dont a parlé M. McAree. Une fois les renovations finies, tout nous permet de croire qu'il pourrait accueillir de 6 à 6.5 millions de passagers.

**Mr. Robichaud:** That means you will need several more years to expand the Pearson terminal. When do you expect that airport to hit saturation, as is the case in London, where both terminals are very busy and another one is being built?

**Mr. McAree:** Monsieur le président, je pense que cette question a trait au programme que j'ai mentionné il y a quelques minutes. Nous essayons de voir comment répondre à la demande après l'an 2000. Ces études prendront un certain temps. Je ne peux pas vous dire si on nous autorisera à construire une autre piste à l'aéroport international Pearson ou si nous serons obligés de chercher ailleurs dans la région de Toronto. Nos

[Texte]

Toronto area. Our traffic projections for Pearson International Airport to the year 1996 are for 23 million or 24 million passengers. With ten years added to that, it could be 30 million passengers. We will definitely require more runways in the Toronto area.

• 1055

**Mr. Reid:** I would like to add a little comment. Reference was made to a statement by the Minister that it is the next conundrum we have to address. I also understood something to the effect that Terminal 3 could be served with the present traffic and be kept busy, rather than looking at an increase in traffic over the next years.

What about public reaction following the building of a terminal already taxed to capacity by the time it is built? What will be the public reaction against Transport Canada and against the government of the day? What planning is being done to answer this conundrum now? Is there capacity on the present site? It has already been mentioned that it takes eight to ten years to plan ahead for a runway. What planning is going ahead for such a runway and for such increased capacity?

In your documents you mentioned two passenger terminals. Terminal 3 will be another passenger terminal. We have visited Frankfurt, which puts emphasis on revenue from cargo. Air Canada is in Terminal 2, but what reference is being made to cargo traffic and additional traffic if you are an outgoing airport and a busy progressive marketing terminal. These things mitigate maintaining the status quo. Surely we have to build an airport for the next 15 years at least rather than just for the present.

**Mr. McAree:** On the construction of a third terminal at Pearson International Airport, public reaction has been positive. I do not believe they think we will not have to address the question of additional runways. I am pretty sure people, the travellers at least, know we have to do it. We are in the process of making some recommendations to the Minister about how that particular problem might be addressed. I am not sure at the moment how the Minister will react to our recommendation, but it is an urgent problem.

I think another question was if we have sufficient real estate at Pearson International Airport to build an additional runway. The answer is yes. We might even be able to build two runways. I think what the Minister referred to as the conundrum, to get social and environmental acceptance of it, is a difficult problem.

**Mr. Benjamin:** It seems to me that the cart is before the horse because we already have congestion at peak hours, with 20 planes lining up waiting for their turn to take off. Does the planning you are going to submit to the Minister about additional runways include a program of noise abatement as they have done in European cities? It will

[Traduction]

projections pour l'aéroport Pearson sont de 23 ou 24 millions de passagers en 1996. Dix ans plus tard, ce pourrait être 30 millions de passagers. Nous aurons nettement besoin de plus de pistes d'envol dans la région de Toronto.

**M. Reid:** J'aimerais ajouter un petit commentaire. Vous avez mentionné que le ministre avait dit que c'était la prochaine énigme à laquelle il fallait penser. J'ai aussi cru vous entendre dire qu'on pouvait alimenter l'Aérogare 3 avec le trafic actuel sans se préoccuper d'augmentation du trafic au cours des dix prochaines années.

Comment le public réagira-t-il à la construction d'un aérogare déjà surchargé quand il entrera en service? Quelle sera la réaction du public à l'endroit de Transports Canada et du gouvernement de l'époque? Que fait-on maintenant pour répondre à cette énigme? Peut-on accroître la capacité à l'emplacement actuel? On a déjà mentionné qu'il faut prévoir huit à dix ans pour construire une piste d'envol. Que fait-on maintenant en vue de construire une telle piste et d'accroître la capacité?

Dans vos documents, vous avez mentionné deux aérogares pour passagers. L'Aérogare 3 sera une autre aérogare pour passagers. Nous avons visité Francfort, qui met l'accent sur les revenus de fret. Air Canada est dans l'Aérogare 2, mais qui parle du trafic de fret et d'accroître ce trafic quand on est un aéroport de départ et un aérogare de marketing progressif achalandé. Ces choses militent contre le maintien du statu quo. Il faut construire un aéroport pour les 15 prochaines années au moins au lieu de simplement pour le présent.

**M. McAree:** Au sujet de la construction d'un troisième aérogare à l'Aéroport international Pearson, la réaction du public a été positive. Je ne crois pas qu'il pense que nous n'aurons pas à nous pencher sur la question d'autres pistes d'envol. Je suis pas mal certain que les gens, au moins les voyageurs, savent que nous devons le faire. Nous sommes en train de faire des recommandations au ministre sur les façons possibles d'attaquer le problème. Je ne suis pas certain à ce moment-ci de la façon dont le ministre va réagir à notre recommandation, mais c'est un problème urgent.

Je pense qu'une autre question était de savoir s'il y a assez de terrain à l'Aéroport international Pearson pour construire une autre piste d'envol. La réponse est oui. Nous pourrions peut-être même en construire deux. Je pense que ce que le ministre a appelé l'énigme, comment en faire accepter l'idée du point de vue social et de l'environnement, est un problème difficile.

**M. Benjamin:** Il me semble que la charrue soit devant les boeufs parce que nous avons un embouteillage aux heures de pointe quand une vingtaine d'avions attendent en ligne leur tour pour décoller. Les recommandations que vous allez faire au ministre au sujet d'autres pistes d'envol comprendront-elles un programme de réduction

[Text]

head off a lot of public outcry and make it a lot easier for you.

You did not really answer my question about leases 6a and 6b. Why did the developer want to lease it? Is it for necessary things for Terminal 3 or is he going to build some other enterprises and take in tenants? If so, why does MOT not do it rather than letting somebody else do it?

• 1100

**Mr. McAree:** To answer your last question first, yes, the land basically is for the support of aviation as the primary purpose, but if the demand is not there then it would become a part of an adjacent industrial park and would be used for that purpose.

The other purpose is to make sure that the federal government is getting a return over the life of the entire project.

**The Chairman:** We can explore this later, Mr. Ouellet.

**Mr. Ouellet:** Just in conclusion, I have high confidence in the officials. I hope they will look at the process to make sure that the successful bidder lives up to the commitment, because certainly there have been a lot of surprise, annoyance, suspicions, and doubts about the wording of this contract. In order that Transport Canada keep its good reputation, it is absolutely essential that it be done above-board.

My suggestion is that we call them back some time in mid-January.

**The Chairman:** Okay. I think that is very apparent.

**Mr. Benjamin:** January 20.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McAree and Mr. Warrick, for this preliminary examination of Terminal 3.

**Mr. Warrick:** Thank you.

**Mr. McAree:** Thank you.

**The Chairman:** This meeting stands adjourned.

[Translation]

du bruit comme on l'a fait dans les villes européennes? Cela diminuerait beaucoup l'opposition du public et vous faciliterait beaucoup la tâche.

Vous n'avez pas vraiment répondu à ma question au sujet des baux 6a et 6b. Pourquoi le promoteur veut-il le louer? Est-ce pour des choses nécessaires pour l'Aérogare 3 ou va-t-il construire quelque chose qu'il va louer? Dans ce cas, pourquoi Transports Canada ne le fait-il pas lui-même au lieu de laisser quelqu'un d'autre le faire?

**M. McAree:** Pour répondre à votre dernière question en premier, oui, le terrain doit essentiellement servir à des fins d'aviation, mais, si la demande n'était pas suffisante, il s'ajouterait à un parc industriel adjacent et serait utilisé à cette fin.

L'autre but est de s'assurer que le gouvernement fédéral reçoive quelque chose pendant toute la vie du projet.

**Le président:** Nous pourrions examiner la question plus tard, monsieur Ouellet.

**M. Ouellet:** Simplement en terminant, j'ai bien confiance dans les représentants du ministère. J'espère qu'ils surveilleront le processus pour s'assurer que le soumissionnaire s'acquitte de son engagement parce qu'il y a eu certes beaucoup de surprises, de contrariétés, de soupçons et de doutes au sujet du libellé de ce contrat. Pour que Transports Canada garde sa bonne réputation, il est absolument essentiel qu'il n'y ait rien de louche.

Je proposerais que nous les rappellions vers la mi-janvier.

**Le président:** Parfait. Je pense que c'est bien apparent.

**M. Benjamin:** Le 20 janvier.

**Le président:** Merci, monsieur McAree et monsieur Warrick, de cet examen préliminaire de l'Aérogare 3.

**M. Warrick:** Merci.

**M. McAree:** Merci.

**Le président:** La séance est levée.









*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

#### WITNESSES

*From the Airports Authority Group, Department of  
Transport:*

Dave McAree, Executive Director;

Ed Warrick, Project Manager, Terminal 3, Pearson  
International Airport.

#### TÉMOINS

*Du Groupe de gestion des aéroports, ministère des  
Transports:*

Dave McAree, directeur exécutif;

Ed Warrick, directeur général, Projet de  
développement, aérogare 3, Aéroport international  
Lester B. Pearson.

CAI  
XC 27  
-T82

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 47

Tuesday, January 26, 1988

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 47

Le mardi 26 janvier 1988

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the  
Standing Committee on*

## Transport

*Procès-verbaux et témoignages du Comité  
permanent des*

## Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 96(2), consideration of the Foisy Report and recommendations as these pertain to Bill C-105

CONCERNANT:

Conformément à l'article 96(2) du Règlement, étude du Rapport Foisy et des recommandations qui ont trait au projet de loi C-105

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament,  
1986-87-88

Deuxième session de la trente-troisième législature,  
1986-1987-1988

## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl L. Gray

### Members

Iain Angus  
Ross Belsher  
Les Benjamin  
Terry Clifford  
Dennis H. Cochrane  
Joe Reid  
Fernand Robichaud  
Gordon Taylor  
Brian Tobin—(11)

(Quorum 6)

Ellen Savage

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 94

On Wednesday, January 20, 1988:

Brian Tobin replaced André Ouellet.

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl L. Gray

### Membres

Iain Angus  
Ross Belsher  
Les Benjamin  
Terry Clifford  
Dennis H. Cochrane  
Joe Reid  
Fernand Robichaud  
Gordon Taylor  
Brian Tobin—(11)

(Quorum 6)

*Le greffier du Comité*

Ellen Savage

Conformément à l'article 94 du Règlement

Le mercredi 20 janvier 1988:

Brian Tobin remplace André Ouellet.

## ORDERS OF REFERENCE

*Extract from the Votes and Proceedings of the House of Commons of Tuesday, January 19, 1988:*

Mr. Fennell, from the Striking Committee, pursuant to Standing Order 94(3), presented the Forty-seventh Report of the Committee, which was read as follows:

Your Committee recommends that the Members acting for the House on the Standing Committees listed below, having neglected to file a list of substitutes or having given notice of their intention to give up membership on the committees listed below in accordance with Standing Order 94(3), be replaced as follows:—

## No. 5

## Transport

Tobin for Ouellet

By unanimous consent, on motion of Mr. Fennell, seconded by Mr. Gauthier, the Forty-seventh Report of the Striking Committee, presented earlier this day, was concurred in.

ATTEST

*Extract from the Votes and Proceedings of the House of Commons of Wednesday, January 20, 1988:*

20/01/88

By unanimous consent, it was ordered,—That, the Order for second reading and reference to a Legislative Committee of Bill C-105, An Act to ensure the safe operation of railways and to amend certain other Acts in consequence thereof, standing on the *Order Paper*, be changed to read Second reading and reference to the Standing Committee on Transport.

ATTEST

*Extract from the Votes and Proceedings of the House of Commons:*

“The following papers having been deposited with the Clerk of the House were laid upon the Table pursuant to Standing Order 67(1), namely:

15/12/87

By Mr. Crosbie (St. John's West), a Member of the Queen's Privy Council,—Report of the Transport of Dangerous Goods Directorate for the fiscal year ended March 31, 1987, pursuant to section 30 of the Transportation of Dangerous Goods Act, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980-81-82-83. (English and French)—Sessional Paper No. 332-1/616A. (*Pursuant to Standing Order 67(4) permanently referred to the Standing Committee on Transport*). ”

## ORDRES DE RENVOI

*Extrait des Procès-verbaux de la Chambre des communes du mardi 19 janvier 1988:*

M. Fennell, du Comité de sélection, conformément à l'article 94(3) du Règlement, présente le quarante-septième rapport de ce Comité, dont il donnait lecture ainsi qu'il suit:

Votre Comité recommande que les députés qui représentent la Chambre aux Comités permanents énumérés ci-dessous, ayant négligé de déposer une liste de substituts ou ayant donné avis de leur intention de cesser d'être membres des comités énumérés ci-dessous en conformité avec l'article 94(3) du Règlement, soient remplacés comme il suit:—

## N° 5

## Transports

Tobin pour Ouellet

Du consentement unanime, sur motion de M. Fennell, appuyé par M. Gauthier, le quarante-septième rapport du Comité de sélection, présenté à la Chambre plus tôt aujourd'hui, est agréé.

ATTESTÉ

*Extrait des Procès-verbaux de la Chambre des communes du mercredi 20 janvier 1988:*

20/01/88

Du consentement unanime, il est ordonné,—Que l'ordre inscrit au *Feuilleton* portant deuxième lecture et renvoi à un Comité législatif du projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence, soit modifié pour se lire «deuxième lecture et renvoi au Comité permanent des transports».

ATTESTÉ

*Extrait des Procès-verbaux de la Chambre des communes:*

«Les documents suivants, remis au Greffier de la Chambre, sont déposés sur le Bureau de Chambre, conformément à l'article 67(1) du Règlement, savoir:

15/12/87

Par M. Crosbie (Saint-Jean-Ouest), membre du Conseil privé de la Reine,—Rapport de la Direction générale du transport des marchandises dangereuses pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1987, conformément à l'article 30 de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980-1981-1982-1983. (Textes français et anglais)—Document parlementaire n° 332-1/616A. (*Renvoyé en permanence au Comité permanent des transports conformément à l'article 67(4) du Règlement*). »

## ATTEST

*Extract from the Votes and Proceedings of the House of Commons:*

15/12/87

P.C. 1987-2282—Gayle Christie, Director of Air Canada; and

P.C. 1987-2283—Ken Waschuk, Director of Air Canada.—Sessional Paper No. 332-6/24Q. (*Pursuant to Standing Order 67(5) referred to the Standing Committee on Transport*).

19/01/88

P.C. 1987-2446—Jerry G. McCaw and Terri Hungle, Members of the Blue Water Bridge Authority;

P.C. 1987-2447—J. Claude Guy St. Marseille, Member of the Great Lakes Pilotage Authority; and

P.C. 1987-2448—Honourable Arthur Ronald Huntington, Chairman of the Board of Directors of the Canada Ports Corporation.—Sessional Paper No. 332-6/24R. (*Pursuant to Standing Order 67(5) referred to the Standing Committee on Transport*).

21/01/88

By Mr. Lewis, a Member of the Queen's Privy Council,—Certificates of Nomination of Edmund J. O'Brien and Craig Dickson, Members of the National Transportation Agency. (English and French).—Sessional Paper No. 332-6/24S. (*Pursuant to Standing Order 103(2) referred to the Standing Committee on Transport*).

ATTEST

ROBERT MARLEAU  
*Clerk of the House of Commons*

## ATTESTÉ

*Extrait des Procès-verbaux de la Chambre des communes:*

15/12/87

C.P. 1987-2282—Gayle Christie, administrateur de la société Air Canada; et

C.P. 1987-2283—Ken Waschuk, administrateur de la société Air Canada.—Document parlementaire n° 332-6/24Q. (*Déférés au Comité permanent des transports conformément à l'article 67(5) du Règlement*).

19/01/88

C.P. 1987-2446—Jerry G. McCaw et Terri Hungle, membres de l'Administration du pont Blue Water;

C.P. 1987-2447—J. Claude Guy St. Marseille, membre de l'Administration de pilotage des Grands Lacs Ltée; et

C.P. 1987-2448—Honorable Arthur Ronald Huntington, président du Conseil d'administration de la Société canadienne des ports.—Document parlementaire n° 332-6/24R. (*Déférés au Comité permanent des transports conformément à l'article 67(5) du Règlement*).

21/01/88

Par M. Lewis, membre du Conseil privé de la Reine,—Certificats de nomination de Edmund J. O'Brien et Craig Dickson, membres de l'Office national des transports. (Textes français et anglais).—Document parlementaire n° 332-6/24S.—(*Déferé au Comité permanent des transports conformément à l'article 103(2) du Règlement*).

ATTESTÉ

*Le Greffier de la Chambre des communes*  
ROBERT MARLEAU

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

TUESDAY, JANUARY 26, 1988

(82)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:32 o'clock a.m., in Room 253-D, Centre Block, this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Les Benjamin, Patrick Nowlan, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor and Brian Tobin.

*In attendance:* John Christopher, Research Officer, Library of Parliament. David Cuthbertson, Consultant to the Committee.

*Witnesses: From the Department of Transport:* Victor Barbeau, Assistant Deputy Minister, Surface Group; Colin Churcher, Director general, Railway Safety.

In accordance with its mandate under Standing Order 96(2), the Committee commenced consideration of the Foisy Report and recommendations as these pertain to Bill C-105 (*See Minutes of Proceedings and Evidence dated Tuesday, January 26, 1988, Issue No. 47*).

On motion of Les Benjamin it was agreed,—That the Committee take note of the certificates of nomination tabled in the House on January 21, 1988 and referred to the Committee, and that the Committee take no action on these nominations.

At 11:05 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage  
*Clerk of the Committee*

**PROCÈS-VERBAL**

LE MARDI 26 JANVIER 1988

(82)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 9 h 32, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Les Benjamin, Patrick Nowlan, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor et Brian Tobin.

*Aussi présents:* John Christopher, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement. David Cuthbertson, conseiller du Comité.

*Témoins: Du ministère des Transports:* Victor Barbeau, sous-ministre adjoint, Groupe de surface; Colin Churcher, directeur général, Sécurité ferroviaire.

Conformément au mandat que lui confie le paragraphe 96(2) du Règlement, le Comité entreprend d'étudier le rapport Foisy et les recommandations qui ont trait au projet de loi C-105 (*Voir Procès-verbaux et témoignages du mardi 26 janvier 1988, fascicule n° 47*).

Sur motion de Les Benjamin, il est convenu,—Que le Comité prenne note des certificats de nomination déposés sur le bureau de la Chambre le 21 janvier 1988 et déferés au Comité, et que celui-ci n'y donne pas suite.

À 11 h 05, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*  
Ellen Savage

## EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Tuesday, January 26, 1988

• 0932

**The Chairman:** Colleagues, we have a quorum for hearing evidence. We have before us for consideration the Foisy report and the background briefing to Bill C-105.

Today I would like to welcome from the Department of Transport Mr. Victor Barbeau, the Assistant Deputy Minister, Surface Group; Mr. Colin Churcher, Director General, Railway Safety; and Mr. Dick McNeil, Director of Specialty Projects.

As members know, this is a background briefing and education session. I am disappointed that there are not more members from the government side here at the moment, because I think we all need to be properly briefed before we get into the bill. A proper briefing will help make our study of the bill even more beneficial and constructive.

Perhaps Mr. Barbeau can lead off in a general way with the background of the Foisy report.

**Mr. Victor Barbeau (Assistant Deputy Minister, Surface Group, Department of Transport):** Thank you very much, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Before you start, I would like to welcome back to the committee a colleague of mine who has been in other incarnations an active member of the Transport Committee. I have not had time to write you a letter of congratulations on your elevation again to the very eminent post of critic. I know the two of you with Mr. Robichaud will again bring that constructively critical attitude to different matters of legislation that make this committee so interesting.

• 0935

**Mr. Barbeau:** I would like to refresh our memories on the accident itself, and then go on to follow-up action, which has an awful lot of importance for rail safety in Canada.

The accident occurred on Saturday, February 8, 1986. Twenty-three people were killed; seventy-one people were seriously injured. It occurred at Dalehurst, which is about 11 miles from Hinton, Alberta. A westbound freight train, no. 413, failed to stop at a signal on a double track and ran head-on into an eastbound passenger train, no. 4, which was approaching on single track.

Mr. Justice René Foisy was appointed February 10 under Part I of the Inquiries Act to look into this tragic accident. Justice Foisy held 51 days of hearings from March 26 to June 25 of 1986. He heard from 150 witnesses, from railways and unions, and also had some other work done, some independent work on things such

## TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le mardi 26 janvier 1988

**Le président:** Chers collègues, nous avons le quorum. Nous étudions ce matin le rapport Foisy lors d'une séance d'information concernant le projet de loi C-105.

Nos témoins, du ministère des Transports, sont le sous-ministre adjoint, Groupe de surface, M. Victor Barbeau, M. Colin Churcher, directeur général, Sécurité ferroviaire; et M. Dick McNeil, directeur des projets spéciaux.

Comme vous le savez, il s'agit d'une séance d'information. Je regrette qu'il n'y ait pas plus de députés du parti ministériel pour l'instant, car je pense qu'il est essentiel que nous soyons bien renseignés avant de passer à l'examen du projet de loi. Cette séance d'information va rendre notre examen du projet de loi beaucoup plus utile et profitable.

M. Barbeau voudra sans doute nous donner quelques détails concernant le rapport Foisy.

**M. Victor Barbeau (sous-ministre adjoint, Groupe de surface, ministère des Transports):** Merci beaucoup, monsieur le président.

**Le président:** Avant de vous donner la parole, j'aimerais saluer le retour au Comité d'un collègue qui a déjà été un membre actif du comité des Transports. Je n'ai pas eu le temps de vous écrire pour vous féliciter d'avoir été nommé à ces augustes fonctions de critique. Je sais que tous deux, avec M. Robichaud, vous allez apporter toute la critique positive nécessaire aux diverses questions législatives qui rendent les travaux de ce comité si intéressants.

**M. Barbeau:** Je voudrais vous rappeler les circonstances de l'accident lui-même, de même que le suivi, qui revêt une importance cruciale pour la sécurité ferroviaire au Canada.

L'accident est survenu le samedi 8 février 1986. Il y a eu 23 morts et 71 personnes grièvement blessées. L'accident est arrivé à Dalehurst, à environ 11 miles au nord de Hinton en Alberta. Un train de marchandises faisant route sur une double voie vers l'ouest, le numéro 413, ne s'est pas arrêté à un signal et il est entré en collision avec un train de passagers faisant route sur une voie unique vers l'est, le numéro 4.

Le juge René Foisy a été nommé le 10 février conformément à la partie 1 de la Loi sur les enquêtes pour étudier les circonstances de cet accident tragique. Le juge Foisy a tenu 51 jours d'audiences entre le 26 mars et le 25 juin 1986. Il a entendu 150 témoins, des sociétés de chemins de fer et des syndicats, de même que d'autres

**[Texte]**

as human factors surrounding the accident. The report of Mr. Justice Foisy was received by Mr. Crosbie, the Minister of Transport, in December of 1986, and was made public in January of 1987.

As follow-up action to the report, the Minister asked interested parties—the railways, the unions, the CTC, and Transport Canada—to respond within 60 days to the recommendations made in the Foisy report. Those responses were given in time. We convened an committee of interested parties and worked with them during that intervening period. The responses were made public on April 10, 1987 at a press conference in Edmonton.

The work done on the follow-up to the report and the recommendations showed a tremendous amount of collaboration between all parties and resulted in some very interesting and far-reaching actions being taken by the railways, the unions, and the regulators. I will mention some of these and then talk about how they affected the act that was drafted.

First of all, the regulation of hours of rest were made an interim order by the CTC on April 2, 1987 for the two major railways, CN and CP. In May of the same year, this came to apply to the other smaller federally regulated railways. This was the first time in Canadian railroading that we had this kind of regulation, where people are now forced to take some time off after a certain number of hours on the job.

Another very important factor was the question of the reset safety device. Again, to refresh members' memories, in railroad locomotives up until recently, the locomotives have been equipped with what is referred to as a dead man's pedal, which is only effective in certain circumstances. The locomotive engineer has to keep his foot on the pedal to keep the train in motion. If the pedal is released, the train comes to a stop. All of those have now been replaced by reset safety devices, which are a much more complex piece of technology. They have been replaced on all locomotives on mainline freight service, and VIA Rail has gotten an extension of three months to equip all of their locomotives in the same way. Locomotives operating on branch lines will be equipped by the end of this year.

**Mr. Tobin:** Could we get a brief description of how the reset safety device works, please?

**Mr. Barbeau:** The reset safety device is a piece of technology where something has to happen in the cab of the locomotive: the engineer has to do something with either the brake or the throttle. If he does not do any of that, if he is on a long stretch, at specific intervals of time, a light starts flashing, then a buzzer starts going, and eventually the train comes to a stop if he does not press a

**[Traduction]**

experts, indépendants, qui ont relaté les facteurs humains entourant l'accident. Le rapport du juge Foisy a été remis à M. Crosbie, le ministre des Transports, en décembre 1986 et rendu public en janvier 1987.

Suite au rapport, le ministre a demandé aux intéressés, les sociétés de chemins de fer, les syndicats, la CCT, et Transport Canada, de présenter dans les 60 jours leurs réactions aux recommandations du rapport Foisy. Ces réactions sont arrivées en temps utile. Nous avons réuni un comité formé des parties intéressées et nous avons travaillé entre-temps. Ces réactions ont été rendues publiques le 10 avril 1987 lors d'une conférence de presse à Edmonton.

Le travail de suivi du rapport et de ses recommandations a été marqué d'un esprit de collaboration intense entre toutes les parties et il a abouti à des mesures très intéressantes et d'envergure prises par les sociétés de chemins de fer, les syndicats et les responsables de la réglementation. Je vais en citer quelques-unes en indiquant dans quelle mesure elles ont eu une incidence sur le projet de loi qui en a résulté.

Tout d'abord, par ordonnance intérimaire de la CCT, en date du 2 avril 1987, on a réglementé les heures de repos pour les employés des deux grandes sociétés de chemins de fer, le CN et le CP. En mai de la même année, ces règlements sont entrés en vigueur pour les autres sociétés de chemins de fer réglementées par le gouvernement fédéral. C'est la première fois que le secteur des chemins de fer au Canada est frappé de ce genre de règlement, et les gens sont désormais forcés de prendre du repos après un certain nombre d'heures de travail.

D'autre part, facteur très important, il y a le mécanisme de sécurité automatique. Encore une fois, je vous rappelle que les locomotives, jusqu'à tout récemment, étaient munies de ce que l'on appelait la pédale de «l'homme mort», qui n'est efficace que dans certaines conditions. Le conducteur doit garder son pied sur la pédale pour que le train continue d'avancer. Si la pédale est relâchée, le train s'arrête. Ce mécanisme a déjà été remplacé par le mécanisme sécuritaire automatique, qui est technologiquement beaucoup plus complexe. Désormais, toutes les locomotives utilisées sur les voies principales pour le transport des marchandises en sont munies et Via Rail a obtenu un sursis de trois mois pour en équiper ses propres locomotives. Les locomotives qui circulent sur des voies de service en seront équipées d'ici à la fin de l'année.

**M. Tobin:** Pouvez-vous nous décrire brièvement le fonctionnement de ce mécanisme sécuritaire automatique, s'il vous plaît?

**M. Barbeau:** Ce mécanisme est conçu de telle sorte qu'il faut qu'il se passe quelque chose dans la cabine de la locomotive pour éviter son déclenchement: Le conducteur doit actionner soit les freins ou l'accélérateur sur un long parcours, à intervalles réguliers, sans quoi un voyant s'allume, un signal se fait entendre, et à brève échéance le train s'arrête, à moins qu'il n'appuie sur un

[Text]

button. In other words, something has to be happening inside the cab of the locomotive; if not, the train will automatically come to a stop. Of course it means that if the crew is incapacitated for whatever reason, that train will go into emergency braking.

**Mr. Robichaud:** In regard to emergency braking, what is the time lapse?

• 0940

**Mr. Barbeau:** The time lapse varies. Of course, it is all geared on the speed of the train and so on, so I cannot give you any precise answer to that. But the time lapse is usually figured out in such a way that tragedy would be avoided normally.

**Mr. C. Churcher (Director General, Railway Safety, Department of Transport):** It is not normally more than about 20 seconds, even when the train is travelling at high speed. So if the man is incapacitated, the train is quickly brought to a stop.

**Mr. Tobin:** So it means that literally within 20 seconds you have to reset that safety device.

**Mr. Barbeau:** You have to do something inside the cab.

**Mr. Churcher:** It could be ringing the bell, operating the throttle, touching any of the reversing controls, changing the throttle setting, anything in the cab controls that are wired to it.

**Mr. Barbeau:** There has to be evidence of someone awake and alert.

In terms of other actions taken as a follow-up to the Foisy recommendations, the CN has greatly improved its medical supervision of staff. Then there have been some legislative proposals, and I gather you will be interested in going into those in some detail. But let me mention two of them specifically.

One of the recommendations Justice Foisy made was that in any bill we would be drafting we imitate the Aeronautics Act in putting in a clause that would require doctors—that is, private physicians—to report medical conditions of railway operating people that could lead to safety problems. We have incorporated that into the railway safety bill that has been presented to the House for first reading.

There is also the very important question, of course, of the split between accident investigation and regulation.

**Mr. Robichaud:** If I may interrupt, you say the doctor is to report. In aeronautics, every pilot has to go for a medical examination every year and a certain procedure is set down. Is it about the same here?

**Mr. Barbeau:** There are two things that happen in the railroad industry. First of all, people normally have to

[Translation]

bouton. En d'autres termes, il faut qu'il y ait une activité quelconque dans la cabine de la locomotive, à défaut de quoi le train s'arrêtera automatiquement. Autrement dit, si le personnel est indisposé pour une raison quelconque, le frein d'urgence sera déclenché.

**M. Robichaud:** Combien de temps faut-il avant que le frein d'urgence s'actionne?

**M. Barbeau:** Cela varie. Tout dépend de la vitesse du train, si bien que je ne peux pas vous le dire avec précision. Toutefois, tout est prévu de telle sorte que si tout se passe bien, la catastrophe est évitée.

**M. C. Churcher (directeur général, Sécurité ferroviaire, ministère des Transports):** D'habitude, ce n'est jamais plus de 20 secondes, même si le train roule à grande vitesse. Ainsi, si le conducteur est frappé d'incapacité, le train s'arrête presque tout de suite.

**M. Tobin:** Cela signifie qu'il faut absolument réenclencher le mécanisme de sécurité avant que ne s'écoulent 20 secondes, n'est-ce pas?

**M. Barbeau:** Il faut qu'on fasse quelque chose dans la cabine.

**M. Churcher:** Que ce soit sonner la cloche, appuyer sur l'accélérateur, actionner les manettes d'inversion, modifier l'accélération, toucher n'importe quel contrôle relié à ce mécanisme.

**M. Barbeau:** Autrement dit, il faut qu'il soit manifeste que quelqu'un dans la cabine est réveillé et vigilant.

Parmi les autres mesures de concrétisation des recommandations du rapport Foisy, le CN a grandement amélioré la surveillance médicale de son personnel. Ensuite, il y a eu des propositions législatives, et je crois savoir que vous voudrez des détails là-dessus. Je parlerai de deux d'entre elles notamment.

Dans son rapport, le juge Foisy a recommandé que dans les dispositions d'un éventuel projet de loi, on inclue ce qui est déjà prévu dans la Loi sur l'aéronautique, c'est-à-dire que les médecins, les médecins privés notamment, signalent ce qui, dans l'état de santé du personnel des compagnies de chemin de fer, pourrait menacer la sécurité. Cela a été intégré au projet de loi sur la sécurité ferroviaire dont on a donné première lecture à la Chambre.

Par ailleurs, il y a aussi l'élément crucial du partage entre les enquêtes et la réglementation.

**M. Robichaud:** Permettez-moi de vous interrompre. Vous avez dit que le docteur devait signaler ce qu'il constatait. En aéronautique, tous les pilotes doivent se soumettre à un examen médical annuellement et il y a une procédure prévue à cette fin. A-t-on prévu quelque chose semblable ici?

**M. Barbeau:** Dans le secteur ferroviaire, il y a deux choses. Tout d'abord, les gens subissent un examen

[Texte]

take a medical examination at every two-year interval, and those medical exams are given either by company doctors or by physicians who are certified by the company, who do the job for them, if you want. So that is one set of circumstances in which the law would apply.

It would also apply in other circumstances where again the designated categories of employee in terms of safety-related categories simply go to see their own family physician, for whatever reason. According to what we are proposing in the new bill, two things would have to happen. First of all, the individual would have to tell his or her doctor that he is in this kind of position. Second, if the doctor finds something, he or she would have to report it to the medical authorities of the railroad company.

**The Chairman:** I imagine we are going to have more questions on that aspect, and I think it is good to have questions of clarification as you are giving your introduction. But if we are going to get into the substance of some of the issues, that might get a little confusing. I would like to get the introduction over with, because Mr. Taylor indicated he wanted to have questions too. I think anything to clarify what Mr. Barbeau is saying is very good and helpful. But I think what you raised, Fernand, is going to be explored further, along with other issues.

**Mr. Barbeau:** A second element was recommended by Justice Foisy, and that is the split between accident investigation and safety regulation. Again, the new bill will do this in part. What is happening with the new bill is that we are splitting off safety regulation from economic regulation, which now remains with the National Transportation Agency, and then in a bill that will be introduced in the House some time soon, we hope, there will be a further split between regulation and accident investigation. That will come under a bill regarding a multi-modal transportation accident investigation board.

In terms of the advanced train control system, which is a very complex, high-technology approach to controlling trains and which again was recommended by Justice Foisy in different stages of application, that recommendation has been accepted in principle and will be implemented through the following years. However, it is a very costly and very complex kind of thing to put into motion.

• 0945

The new act will certainly facilitate the introduction of that kind of technology with the railways. What we are saying is the recommendation was accepted by all interested parties and will be implemented, but on a timing frame different from that recommended by Justice Foisy—it was simply too short.

The only recommendation not accepted was the question of oral notification of meets. Justice Foisy recommended that throughout the railroad system there be radio contact between trains and between the trains and the dispatcher to advise of where trains would be

[Traduction]

médical tous les deux ans, lequel est fait soit par les médecins de la société de chemin de fer ou d'autres médecins accrédités. C'est dans ce dernier cas que les dispositions de la loi interviendraient.

D'autre part, dans d'autres conditions, la loi s'appliquerait pour des catégories désignées d'employés lorsqu'ils iraient consulter leurs médecins de famille, pour une raison quelconque. Suivant ce que l'on propose dans le nouveau projet de loi, il faudrait la réunion de deux éléments. Tout d'abord, le patient doit signaler à son médecin la nature de son travail. Deuxièmement, si le médecin découvre quelque chose, il doit le signaler aux autorités médicales de la société de chemin de fer.

**Le président:** Je suppose qu'il y aura d'autres questions là-dessus et même s'il est bon de demander des précisions, comme vous l'avez fait, il ne faudrait pas s'engager dans le vif du sujet, car cela pourrait créer de la confusion. Je voudrais que vous terminiez votre exposé, car M. Taylor voudrait lui aussi poser des questions. Je pense que toute question de précision est utile, mais ce que vous venez de demander, Fernand, sera développé davantage plus tard, en même temps qu'une autre chose.

**M. Barbeau:** Le juge Foisy a également recommandé le partage entre les enquêtes et la réglementation. On trouve dans le bill des dispositions à cet effet. En effet, on partage maintenant la réglementation sécuritaire et la réglementation économique, cette dernière demeurant la responsabilité de l'Office national des transports. Dans un projet de loi qui sera déposé à la Chambre sous peu, nous l'espérons, on partagera encore la réglementation et les enquêtes suite aux accidents. Cela fera l'objet d'un projet de loi portant sur une commission d'enquête sur les accidents du transport, quel que soit le mode.

Pour ce qui est d'un système perfectionné de contrôle des trains, très complexe, s'appuyant sur des mécanismes hautement technologiques pour le contrôle des trains, système qui a été recommandé par le juge Foisy suivant diverses étapes, l'idée en a été retenue en principe et elle sera concrétisée dans les années à venir. Toutefois, il s'agit d'une entreprise fort coûteuse et complexe.

L'adoption de la nouvelle loi va indéniablement accélérer l'introduction de ce nouveau genre de technologie dans le secteur ferroviaire. Effectivement, la recommandation a été retenue par toutes les parties intéressées et sera concrétisée, mais ce ne sera pas dans les délais recommandés par le juge Foisy, qui étaient tout simplement trop courts.

La seule recommandation qui n'ait pas été retenue est celle du signalement oral des rencontres. Le juge Foisy a recommandé que dans le réseau ferroviaire, il y ait des contacts par radio entre les trains, d'une part, et entre les trains et le dispatcher, d'autre part, pour signaler où il est

**[Text]**

meeting. This recommendation was examined in detail by the CTC and by the Railroad Transport Committee in collaboration with the railways and the unions, and the CTC decided that it was not in the best interests of safety to go along with that recommendation.

There is one major recommendation still being worked on, and that is the question of work scheduling. That recommendation has to do with a system which is extremely complex. It has to do with the very essence, if you want, of railroading and the way things have been done for decades in Canada. It has to do also with very sensitive issues in terms of staff relations and collective agreements. Work is continuing on it, and we hope to see some progress in the following months, especially as soon as the arbitration hearings are over with and we can start dealing with that question more specifically.

To sum up, the recommendations have all been acted on. Most of them are already in place. As tragic as the Hinton accident was, certainly it did serve to produce a new and a very vigorous effort on the part of the railways, railway management, the unions, and the regulators, both Transport Canada and the CTC, to ensure greater safety for railroads. This new and vigorous effort is evidenced in the bill that was tabled last Monday in the House and in the paper that was presented on drugs and alcohol by Mr. Crosbie, again as a continuing effort to improve rail safety in Canada.

That really ends my introduction. I or my colleagues would be most happy to answer any questions you may have.

**The Chairman:** You touched on that press conference of Mr. Crosbie's on the drug issue. In all of this matter, could you give us a highlight as to the type of discussions you had with the different parties? This does not come just from the bowels of the bureaucracy, does it?

**Mr. Barbeau:** No.

**The Chairman:** Were there good relationships with the different parties involved, and who were they?

**Mr. Barbeau:** I would be pleased to give you a bit of background on that.

The question of the possible problem of abuse of alcohol and drugs in the railway industry was raised by the railways themselves just about a year ago, in February of last year. It was raised with me, and then I raised it within the department. We started looking into it more seriously, and the Minister, Mr. Crosbie, on April 10, when he had a press conference on the follow-up to the Foisy recommendations, announced at that point that the problem had been brought to his attention, or at least the possibility of a problem, and that he was tasking his officials to work on it and to bring him recommendations in September.

**[Translation]**

prévu que les trains se rencontrent. Cette recommandation a été étudiée par le menu par la CCT et par le Comité des transports ferroviaires en collaboration avec les sociétés de chemin de fer et les syndicats. La CCT a décidé de ne pas la retenir pour des raisons sécuritaires.

Une autre recommandation est encore à l'étude, et c'est celle qui concerne les horaires de travail. Cette recommandation concerne un système extrêmement complexe. Ici, l'essence même du travail ferroviaire est en cause, la façon dont les choses se font au Canada depuis des années. Cette recommandation implique des éléments très délicats du point de vue des relations de travail et des conventions collectives. Nous continuons de l'étudier et nous espérons réaliser des progrès dans les mois qui viennent, surtout dès que les audiences d'arbitrage seront terminées, ce qui nous permettra d'aborder cette question plus particulièrement.

En résumé, les recommandations ont toutes fait l'objet de mesures. On y a donné suite, pour la plupart. Il est vrai que l'accident de Hinton a été tragique, mais il aura servi à déclencher un effort nouveau et vigoureux de la part des sociétés de chemin de fer, des cadres, des syndicats, des responsables de la réglementation, de Transport Canada et de la CCT, pour garantir la sécurité ferroviaire. Ce regain d'effort est manifeste dans le projet de loi qui a été déposé lundi à la Chambre et dans le document présenté par M. Crosbie sur les drogues et l'alcool, lequel vise encore une fois à améliorer la sécurité ferroviaire au Canada.

Voilà ce que je voulais dire en guise d'introduction. Mes collègues et moi-même serons heureux de répondre à vos questions.

**Le président:** Vous avez fait allusion à la conférence de presse de M. Crosbie sur les drogues. A cet égard, pouvez-vous nous dire quelle est la teneur des discussions que vous avez eues avec les diverses parties? Je suppose que les nouvelles mesures ne sont pas uniquement le fait du travail de l'administration, n'est-ce pas?

**M. Barbeau:** Non.

**Le président:** Est-ce que les rapports étaient bons entre les parties en cause? De qui s'agissait-il?

**M. Barbeau:** Permettez-moi de vous donner quelques détails là-dessus.

C'est il y a environ un an, au mois de février l'an dernier, que les sociétés de chemins de fer ont elles-mêmes soulevé la question de la possibilité d'un problème causé par l'alcool et les drogues. On m'en a parlé, et j'en ai parlé au ministère. Nous avons étudié la question de plus près et le ministre, M. Crosbie, lors d'une conférence le 10 avril, suite aux recommandations du rapport Foisy, a annoncé que le problème lui avait été signalé, ou du moins l'éventualité d'un problème, et qu'il demandait aux fonctionnaires du ministère de s'y pencher et de faire des recommandations avant le mois de septembre.

## [Texte]

We then got a committee together with all interested parties, either as active members or as observers. We had of course the railways—CN, CP, VIA—and the Association of Canadian Railroads. We had the unions, represented by Mr. Abbot, who is executive secretary of the Canadian Railway Labour Association. We had an observer from the Canadian Human Rights Commission. We had people from the CTC. We had observers from Labour Canada, and people from Health and Welfare Canada. I think that is it.

We went through that problem in depth and started deciding on some recommendations we would make to the Minister, and then decided that to have any kind of basis to show that there was or was not a problem, we would have a survey conducted of railway personnel who were in safety-related positions. This survey was conducted at arm's length, if you want, by Price Waterhouse. It revealed statistics, which were made public, as you know, last Monday, which reveal that there is a problem, one that really must be looked into.

• 0950

The Minister decided he could go with some of the recommendations of the report. What the report of the task force really recommended was that in a context of a global approach to the problem of drugs and alcohol—global in the sense of balancing the human rights and the dignity of individuals against the safety of the Canadian public problem—what could be recommended is first of all the best possible employee assistance programs within the industry to make sure the problem is dealt with seriously and with due regard to the individuals. This would be balanced out with a program of testing in certain conditions that would serve as a deterrent to a certain degree and to find people who may be having a problem and again protect the safety of the Canadian public.

The two types of testing recommended in the report were testing after an accident where human error is known to be at least partly the cause, and testing for reasonable cause—that is, when a supervisor can determine symptoms in an employee that are indicative of abuse of either alcohol or drugs—

**Mr. Benjamin:** And vice versa too.

**Mr. Barbeau:** Possibly. So these two forms of testing were firmly recommended. Two other types of testing were recommended on a trial basis—pre-employment screening, pre-employment testing, and testing at the time of the regular medical examination.

There were two other types of testing which had been raised and examined. One of them was after a long absence from the job, the safety-related job itself, and the other one, simply random testing, which means a supervisor can come in and pick out an individual and

## [Traduction]

Nous avons formé un comité où siégeaient des représentants des parties intéressées, à titre actif ou comme observateurs. Bien entendu, les sociétés de chemins de fer, le CN, le CP et VIA, et l'Association canadienne des chemins de fer, y étaient représentées. Les syndicats aussi, en la personne de M. Abbot, qui est le secrétaire de direction de l'Association canadienne des cheminots. Il y avait aussi un observateur de la Commission canadienne des droits de la personne de même que des gens de la CCT. Il y avait aussi des observateurs de Travail Canada et de Santé et Bien-être Canada. C'est à peu près tout.

Nous avons examiné le problème en détail et nous nous sommes entendus sur les recommandations que nous ferions au ministre. Ensuite, pour vérifier s'il existait un problème ou non, nous avons décidé de faire enquête sur le personnel qui occupe des fonctions où la sécurité est en jeu. C'est une maison externe, Price Waterhouse, qui a mené l'enquête. Cette enquête a révélé des statistiques qui ont été rendues publiques, vous le savez, lundi dernier, démontrant qu'il existe un problème, dont il faut absolument s'occuper.

Le ministre a décidé qu'il pouvait accepter certaines recommandations que nous avons faites. En effet, le rapport du groupe de travail recommandait que dans le contexte général du problème posé par les drogues et l'alcool, compte tenu de l'équilibre qu'il faut maintenir entre les droits et la dignité de la personne et la sécurité du public, on pouvait recommander d'emblée les meilleurs programmes possibles d'aide aux employés pour garantir des mesures concrètes dans le plus grand respect des employés. À cela viendrait s'ajouter comme mesure dissuasive un programme de vérification assorti de certaines conditions, pour repérer les gens qui pourraient souffrir de ce problème, et ce dans le souci de protéger la sécurité des Canadiens.

Deux genres de test ont été recommandés dans le rapport, notamment après un accident où l'erreur humaine est en partie la cause, et par ailleurs, quand un surveillant a de bonnes raisons de croire qu'un employé exhibe les symptômes de celui dont les facultés seraient affaiblies par l'alcool ou des drogues.

**M. Benjamin:** Et vice versa.

**M. Barbeau:** C'est possible. Ces deux types de test ont été recommandés vigoureusement. Deux autres types de test ont été recommandés à titre probatoire: une sélection précédant l'embauche, et un test précédant l'embauche, de même qu'un test au moment de l'examen médical de routine.

Il y a deux autres tests dont on a parlé et qui ont été envisagés. Dans le premier cas, après une absence prolongée d'un poste où l'élément sécuritaire est important, et d'autre part un test au hasard, qui signifierait qu'un surveillant peut désigner un employé et

*[Text]*

say we will now test you for drugs. Those two last ones were eliminated by the committee and not recommended. We were basically recommending four. As you know, the Minister of Transport said in the press conference that he could see merit in the first two—that is, testing after an accident and testing for reasonable cause.

Again, I must insist that balanced out and seen in a context of the best possible employee assistance programs worked out by the company in collaboration with the unions and approved by the Minister in regulation is what we are recommending.

**The Chairman:** Mr. Tobin.

**Mr. Tobin:** On the alcohol and drug—

**Mr. Barbeau:** I am sorry. If I just may say, the collaboration on the part of the railways, the unions, and everybody concerned in that whole exercise has been just excellent.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, that last comment answered the question I was going to ask.

I recently recall hearing an official representing the railway union saying with respect to the two areas in which Mr. Crosbie indicated he saw merit last week in his press conference, that the union really had no problem with a test after an accident and testing where reasonable cause can be demonstrated. Of course, the fun will be determining what “reasonable cause” means and how that is determined.

As you know, the whole question of drug testing is an extremely sensitive and difficult one for everybody involved. You talked about an excellent consultation rapport between all the parties involved, in particular the union. At this stage of the game, is it safe or reasonable to say that in the areas where the Minister has indicated there is cause for a study—that is, after an accident and for a reasonable cause—that indeed there is pretty well agreement among all parties?

**Mr. Barbeau:** Yes, Mr. Chairman, that certainly is my impression.

**Mr. Tobin:** In doing the briefing you indicated that all recommendations have been acted upon except in two areas. One involves the question of oral notification—making radio contact, indicating at the railways, the union, the CTC. In consultation, they decided against it. While you did not say it specifically, I almost got the impression you were suggesting there is a bit of a clash or a conflict between the evolving new technology—radio signals and systems—now in place, and going back to an oral notification versus a controller at the board.

• 0955

I must admit that I have not done my homework. But let me ask this question: Why would Mr. Foisy, hearing

*[Translation]*

lui faire subir un test au pied levé. Le Comité a rejeté l'idée de ces deux types de test et ne les a pas recommandés. Nous en recommandons essentiellement quatre. Vous savez, le ministre des Transports a dit lors de la conférence de presse qu'il voyait l'utilité des deux premiers, c'est-à-dire après un accident, et quand le surveillant a de bonnes raisons de croire que c'est nécessaire.

Encore une fois, j'insiste sur le fait que c'est équilibré et que cela doit être vu dans le contexte des meilleurs programmes possibles d'aide aux employés, qui seront définis par la société de chemins de fer et les syndicats et approuvés par le ministre. C'est ce que nous recommandons.

**Le président:** Monsieur Tobin.

**M. Tobin:** Sur la question de l'alcool et des drogues. . .

**M. Barbeau:** Excusez-moi. Je dois ajouter que la collaboration de la part des sociétés de chemins de fer, des syndicats et de tous les intéressés avec ce groupe de travail a été de premier ordre.

**M. Tobin:** Vous venez de répondre à la question que j'allais poser.

Je me souviens d'avoir entendu un représentant d'un syndicat ferroviaire affirmer, après la conférence de M. Crosbie qui acceptait les deux premiers tests, que le syndicat n'y voyait aucun inconvénient, c'est-à-dire dans le cas d'un test après un accident ou quand un surveillant avait des motifs fondés de l'exiger. Bien entendu, on s'amusera bien quand il s'agira de déterminer ce que l'on entend par «motif fondé».

Comme vous le savez, toute la question des tests en matière de drogue est extrêmement délicate et difficile pour les personnes concernées. Vous avez parlé d'une excellente collaboration entre toutes les parties en cause, notamment de la part du syndicat. Pour l'instant, peut-on dire sans se tromper que toutes les parties sont d'accord, du moins dans les deux cas retenus par le ministre, c'est-à-dire en cas d'accident et quand il y aurait des motifs fondés?

**M. Barbeau:** Oui, c'est mon impression, absolument.

**M. Tobin:** Vous avez dit tout à l'heure que toutes les recommandations avaient été retenues, sauf deux. Dans un cas il s'agit du signalement oral, c'est-à-dire des contacts par radio, et vous avez parlé des sociétés de chemins de fer, du syndicat et de la société. Les trois partis sont convenus de ne pas la retenir. Vous n'avez pas donné de détails mais j'ai eu la nette impression qu'il y aurait un conflit entre la nouvelle technologie, le signalement par radio et les nouveaux systèmes, dont on se sert actuellement, et l'ancienne méthode du signalement oral et du dispatching central.

Je dois avouer ne pas avoir bien étudié le dossier. Mais je voudrais quand même savoir pourquoi M. Foisy, après

[Texte]

many witnesses, make that kind of recommendation? I am sure it was not made based on his own initiative, but based on the testimony of many people. Despite all of those questions obviously being considered about the new technology that is in place and the new systems that are in place, on what basis did he make that recommendation that we now find it is out? What is the fundamental conflict between his recommendation and the—

**Mr. Barbeau:** I think I can explain it in these terms. I think in looking at the question, if you want, from the outside—and I certainly do not want to cast any negativism on Justice Foisy nor his report. It was an excellent report. But just sort of looking at it from the outside it makes eminent sense to prevent that kind of accident by having people talking to each other on the radio and one train saying to another “I am now located here” and the other one saying “Yes, I know you are there, and we are going to be meeting in approximately five minutes”, remaining in contact with the dispatcher and so on. It would seem to make eminent sense.

However, in looking at it in depth on the part of the people who are in the railroad industry—that is again the unions and the railroad management in collaboration with the the RTC—they counter argue that the systems are already very well in place to prevent these kinds of accidents. A combination of the mechanical elements which are now in place and which are being improved on all the time with new technology, the signalling systems and so on, the combination of that with the human element, if the human element is respecting the rules, is really a very safe system and really should prevent that kind of accident happening. They add that if you add this further element of communication among people by radio, they feel it would simply confuse things by adding a further element to it in a system which is already very complete and works very well. If I can sum it up, that is their basic argument.

**Mr. Tobin:** Basically you are saying—

**Mr. Barbeau:** And perhaps one of my colleagues may add something to it.

**Mr. Tobin:** Sure.

**Mr. Churcher:** Maybe I could just explain one of the fundamental problems that both the railways and the unions have had with this proposal. All the notification of meets would mean that an engineer on the run would receive notification from the dispatcher: You will meet train such and such at a siding, which may be half an hour away. This may lull the person into a sense of false security. He has to obey the rules. He has to obey the signal indications. He may think he has nothing else to do. He can go straight on until he makes his meet half an hour away. It may be that situation changes. Maybe there is a track condition which has been found which affects the signals. He may not be as vigilant as he otherwise may have been. So this is a fundamental problem.

[Traduction]

avoir entendu toute une série de témoins, a fait pareilles recommandations, lesquelles sont certainement fondées sur la déposition de nombreux témoins et ne dépendent pas de sa seule initiative. Je voudrais donc savoir sur quelle base il se fondait pour faire ces recommandations, malgré toutes les questions qui avaient été posées concernant la nouvelle technologie. Il semble y avoir une contradiction entre ses recommandations et . . .

**M. Barbeau:** N'allez surtout pas croire que je cherche à critiquer le juge Foisy ou son rapport, qui est tout à fait excellent. Mais si l'on regarde la situation objectivement, il peut paraître tout à fait logique d'empêcher ce genre d'accident en assurant des communications radio entre les équipes des différents trains ainsi qu'avec le *dispatcher* afin que tous sachent à tout moment exactement où ils se trouvent.

Par contre, les syndicats et les compagnies de chemins de fer vous diront qu'il existe toute une série de dispositifs qui visent justement à empêcher ce genre d'accident. Donc, les différents dispositifs techniques, que l'on perfectionne d'ailleurs tout le temps, notamment le système de signalisation etc., et à condition bien entendu que les hommes respectent le règlement, devraient suffire à empêcher ces accidents. Toujours d'après ces mêmes personnes, si en outre on introduisait un système de communication radio entre les équipes de train, cela ne ferait que créer de la confusion. Voilà donc ce qu'il vous répondra.

**M. Tobin:** Vous voulez donc dire que . . .

**M. Barbeau:** Si vous le permettez, un de mes collègues voudrait ajouter quelques mots.

**M. Tobin:** Allez-y.

**M. Churcher:** Je voudrais vous expliquer les objections des compagnies de chemins de fer et des syndicats à cette proposition. Si un système de communication radio a été mis en place, le *dispatcher* fera savoir au conducteur que d'ici une demi-heure tel train devrait se trouver sur telle voie de garage. Le conducteur, qui est tenu d'appliquer les règlements et d'observer la signalisation, penserait ainsi qu'il n'a rien d'autre à faire que de prévoir la rencontre de l'autre train d'ici une demi-heure; or dans la pratique la situation pourrait changer, notamment si quelque chose arrivait à la voie et que la signalisation change. Les conducteurs risquent donc de devenir moins vigilants; c'est là le problème.

[Text]

**Mr. Tobin:** So I take it there is no other modern efficient railroad operation in the world that would adhere to that kind of practice that has been recommended by Justice Foisy.

**Mr. Churcher:** That is correct.

**Mr. Tobin:** That is correct. Okay. The other area you mentioned was work scheduling, that he had made a specific recommendation and work scheduling and hours of rest are intertwined as issues and you cannot really separate them. And there has been since April 1987, imposed on an interim basis until the legislation comes through, regulations with respect to hours of rest. But on the global question of work scheduling you are saying that the recommendation has not been acted upon at this time either because it involves, rightly, very complex negotiation between company, management and regulatory agencies and so on. What kind of timeframe? You talked about arbitration and that being completed. What kind of timeframe are we looking at before something more concrete is laid down past the negotiation stage with respect to work scheduling?

**Mr. Barbeau:** Mr. Chairman, I do not think we can give a precise timeframe on this one.

**Mr. Tobin:** Are you saying it is constantly involved in part of the collective bargaining process?

**Mr. Barbeau:** It would probably, I think, be more than that. What certainly I would intend to do is to get back into that question when the arbitration process on the present collective agreements is over with. And it has been recommended. I think it was recommended by a conciliator back last spring or early summer that this question be left out of the present collective bargaining process. But I am afraid I just cannot give you a timeframe.

• 1000

Again, it is a very, very complex issue, and one that has to do with the very essence of railroading in this country. I get the impression it will be solved in a gradual kind of process. I do not think there is any miracle solution to it, saying by a certain date, by order or by regulation, you will completely change your practices. I am afraid I cannot give—

**Mr. Tobin:** The reason I asked the question is that you talked about how it goes to the very heart of railroading, but the Foisy commission report talks about the culture of the railroader, and that culture being in effect part of the problem; in other words, the long hours, the hard-driving operators, and so on. That is the culture he refers to. On the one hand we take measures on hours of rest, which are tied to the whole question of work scheduling. You say an arbitrator or conciliator recommended that it be left out. But his primary focus, may I humbly suggest, is not on safety but on getting a collective agreement: because it is a difficult and complex issue, let us put it aside for now, and there will be a better chance of getting an agreement. So his interest is not the same as yours or

[Translation]

**M. Tobin:** Donc il n'existe pas de compagnie de chemins de fer au monde qui ait introduit le système recommandé par M. le juge Foisy.

**M. Churcher:** C'est exact.

**M. Tobin:** D'accord. Le juge a également fait une recommandation concernant les horaires de travail et les périodes de repos. Depuis avril 1987, des règlements provisoires ont été introduits relativement aux heures de repos en attendant l'adoption de la loi. Mais en ce qui concerne les heures de travail en général, cette recommandation n'a pas encore été appliquée, car cela entraînerait bien sûr des négociations extrêmement complexes entre la compagnie de chemins de fer, la direction et les instances de réglementation. Dans combien de temps à votre avis des mesures concrètes seront-elles prises relativement aux horaires de travail?

**M. Barbeau:** Je ne peux pas vous fixer de date exacte.

**M. Tobin:** Cette question fait-elle partie des négociations collectives?

**M. Barbeau:** Ce n'est pas seulement cela. Il faudra revenir sur cette question lorsque la procédure d'arbitrage relativement à l'actuelle négociation collective aura pris fin. Un arbitre avait en effet recommandé au printemps ou à l'été dernier de ne pas inclure cette question dans l'actuelle négociation collective. Il m'est donc impossible de vous préciser une date.

Il s'agit d'une question extrêmement complexe qui concerne la nature même des opérations de nos chemins de fer. Je pense que ce problème ne pourra être résolu que petit à petit. Je ne pense pas qu'on puisse changer la façon de procéder de fond en comble à une date fixe simplement par voie de règlement.

**M. Tobin:** D'après vous cette question est une des clefs du problème; or, d'après le rapport Foisy, le problème est causé en partie du moins par les habitudes de travail des cheminots, c'est-à-dire les très longues heures de travail, les mécaniciens fonceurs etc. Des mesures ont été prises pour imposer des périodes de repos, ce qui se rattache au problème des horaires de travail. D'après vous l'arbitre a recommandé de ne pas inclure cette question dans les négociations. Mais il ne faut pas oublier que l'arbitre s'intéresse non pas tellement à la sécurité mais à la conclusion d'une convention collective. De son point de vue il est tout à fait normal de proposer de laisser cette question extrêmement complexe de côté, ce qui devrait faciliter la conclusion de la convention. Donc

*[Texte]*

Justice Foisy's. His interest is a different interest. It is getting a collective agreement.

There is no question that the proposed legislation, coming as it does on the heels of the report and following very closely the recommendation of the report, is a major improvement and something to be welcomed. But to what extent does leaving the work scheduling problem up in the air, for good reason, nevertheless have the possibility of negating a lot of the positive recommendations of the report and the specific changes contained in the proposed legislation?

**Mr. Barbeau:** I would be answering again only by guesswork. I think there are so many very positive elements that have been put into place, both mechanically and in changing certain elements of what you could call the "railroad culture", that the negative effect of not having acted on that one, and maybe not acting for a while yet, I would hope would not be great enough to negate a good part of that. I am afraid I cannot answer any more precisely than that.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, gentlemen, I can recall in the days when I started on the railway, in 1947, and every year since, an urgent desire amongst a lot of management people, and certainly among the railway brotherhoods, for a national rail safety act. So I want to tell you that many of the old-timers who are retired now will be saying they wish they had had one then—that sort of thing. I do not think there would be any question that there is a sigh of relief in all ranks that this is finally happening.

**Mr. Taylor:** There were no accidents that were not lethal.

**Mr. Benjamin:** I used to specialize in train wrecks.

**The Chairman:** I can understand why.

**Mr. Benjamin:** For some reason or other, whenever there was one, the chief dispatcher always put me on the auxiliary to go and help pick up the mess. I was to copy the train orders and clearances and other instructions on the telegraph wire or on the dispatcher's phone. So I have been to quite a number of them.

I would like to make one other comment. There is a tendency, particularly in the media, as we all know, to exaggerate or distort grossly, or to make implications or inferences that somehow or other whenever there is a terrible tragedy, or something like it, in a given industry or in its employees, alcoholism is rampant, and they are all on coke and marijuana or anything else. The impression is left there. In my experience as a railroader and ever since, and from those hundreds of people I know who work in the airlines and the trucking industry and the railroads and whatnot, in my view, from what I know of them first-hand, their problems in those areas, I suspect statistics will show, are much less than they are among the public generally. This is one thing employees and their supervisors are continually conscious of, even to the

*[Traduction]*

contrairement à vous-même ou au juge Foisy, l'arbitre s'intéresse essentiellement à la convention collective et non pas à la sécurité.

Il est tout à fait évident que cette loi, qui a pris en compte les recommandations du rapport, constituerait une amélioration très sensible et à ce titre devrait être saluée par tous. Ce que je voudrais savoir c'est dans quelle mesure le fait d'écarter la question des horaires de travail risque d'édulcorer les recommandations du rapport ainsi que les modifications de la loi elle-même.

**M. Barbeau:** Ma réponse ne peut être qu'hypothétique, bien entendu. Mais je pense que tellement d'améliorations technologiques et humaines ont été d'ores et déjà introduites que le fait de remettre à plus tard le règlement de cette question ne devrait pas avoir d'effets trop préjudiciables. C'est tout ce que je puis vous dire pour l'instant.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je me souviens que lorsque j'ai commencé à travailler au chemin de fer en 1947 la direction aussi bien que les syndicats se sont toujours prononcés en faveur d'une loi sur la sécurité des chemins de fer. Les anciens cheminots actuellement à la retraite vous diront tous qu'ils regrettent qu'une loi de ce genre n'ait pas été en vigueur à l'époque. Tout le monde se félicite donc de l'introduction de cette loi.

**M. Taylor:** La plupart des accidents entraînaient des pertes de vies humaines.

**Mr. Benjamin:** J'étais justement spécialisé dans les accidents de chemin de fer.

**Le président:** Maintenant je comprends pourquoi.

**M. Benjamin:** Chaque fois qu'il y avait un accident, le dispatcher en chef m'envoyait sur place pour débrouiller la situation. Je devais recopier toutes les instructions du conducteur et les faire parvenir au dispatcher soit par télégraphe ou par téléphone. J'ai donc été témoin de nombreux accidents dans ma carrière.

Par ailleurs les médias ont tendance à beaucoup exagérer et à laisser entendre que chaque fois qu'il y a un accident grave, c'est la preuve que les travailleurs ont bu ou se sont drogués. Or je sais d'expérience que les travailleurs des chemins de fer, des compagnies d'aviation ou du camionnage boivent et se droguent bien moins que le citoyen moyen. Les employés et les surveillants sont tous extrêmement conscients de la gravité du problème, si bien que si, au moment de la relève, un employé arrive en état d'ébriété, celui qui était censé partir préférera travailler huit heures supplémentaires ou attendre que quelqu'un d'autre arrive plutôt que de se faire remplacer par une personne ivre.

[Text]

extent that if an employee is going off-shift and the person who is relieving him seems to be impaired, the other person will not sign over to him, will stay on an extra eight hours or until another replacement arrives, and will not transfer to a person who seems to be in that kind of a condition. We are always conscious of it.

[Translation]

• 1005

I think one of the first rules you memorize when you start out on the railway is no consumption of alcohol when you are on or subject to duty. I hope that in the course of our discussions and any public hearings we hold or anything else that this is a problem that all sides want examined and dealt with in the most humane and proper manner, taking into account all aspects, individual rights and the public rights, and that we do not let any of it get distorted or get way out of proportion to what is actually the case.

I would like to ask you gentlemen, with the National Transportation Agency being responsible for the devising and promulgating of regulations, until such time as a national accident investigation board is set up that covers rail, air and marine, whatever, who will be responsible? Now this may take another year or two before that happens. In the meantime who is responsible for the investigation, inspection, and enforcement of those regulations and of this legislation, once it is passed? Will the NTA be doing both things until such time as a national investigation agency is in place?

**Mr. Barbeau:** Mr. Chairman, I would be glad to answer that question. There are really three things going on with the creation of the National Transportation Agency, with the bill. The whole question of rail safety, including both the regulation of rail safety and the accident investigation function, has been left with the National Transportation Agency as it now stands.

The reason is there is no way the responsibility for railway safety can be transferred, for example, to Transport Canada without a piece of legislation. That brings into play this first piece of legislation, the proposed Railway Safety Act. As soon as that act is proclaimed—we hope it will be—then responsibility for railway safety will come over to Transport Canada, as will the function of accident investigation. It is all really a matter of timing.

As soon as the proposed National Transportation Accident Investigation Board Act is proclaimed, then the responsibility for accident investigation will be split off from Transport Canada into this new agency. It is a matter of things falling into place one after the other.

**Mr. Benjamin:** I presume that some element of inspection investigation enforcement will still have to remain with either the department or the National Transportation Agency. The accident investigation board will be investigating the causes and corrective action to be taken following an accident, but there is the whole matter of preventive medicine.

Une des premières règles pour tout cheminot est qu'il est interdit de boire au travail. J'espère donc qu'au cours de nos discussions ou de nos audiences publiques, cette question sera examinée de façon parfaitement objective, compte tenu aussi bien des droits individuels que des droits du public, de façon à éviter que la réalité soit déformée comme cela arrive trop souvent.

C'est l'Office national des transports qui est chargé de l'élaboration et de l'application des divers règlements. En attendant la constitution d'une commission nationale d'enquête sur les accidents de chemin de fer, d'aviation et maritimes, ce qui risque de durer encore un ou deux ans, qui est-ce qui sera chargé d'inspecter et de veiller à l'application des règlements et de la loi elle-même lorsqu'elle aura été adoptée? Est-ce l'Office national des transports qui s'en occupera en attendant la création d'une commission nationale d'enquête?

**M. Barbeau:** Aux termes du projet de loi, c'est l'Office national des transports qui sera chargé de la sécurité ferroviaire et de la réglementation y afférente ainsi que des enquêtes en cas d'accident.

Si on voulait saisir le ministère des Transports des questions relatives à la sécurité ferroviaire, cela exigerait l'adoption d'une nouvelle loi. Donc, dès que la Loi nationale sur les transports aura été adoptée, et nous espérons que cela ne tardera pas, ce sera le ministère des Transports qui sera chargé de la sécurité ferroviaire ainsi que des enquêtes en cas d'accident.

Dès que la Loi nationale sur la commission d'enquête sur les accidents de transport sera promulguée, c'est cette nouvelle agence qui sera chargée des enquêtes en cas d'accident et non plus le ministère des Transports. Donc, toutes ces nouvelles dispositions doivent entrer en vigueur l'une après l'autre.

**M. Benjamin:** Mais le ministère des Transports ainsi que l'Office national des transports devront quand même continuer à s'occuper de certaines questions relatives aux accidents. La Commission d'enquête sur les accidents étudiera les causes des accidents et les mesures à prendre pour éviter des accidents futurs. Mais il y a également la question de la prévention.

[Texte]

**Mr. Barbeau:** That will remain with the Department of Transport. We will be responsible for the inspection and the monitoring for compliance of that regulation.

**Mr. Benjamin:** I will continue with that particular subject. There are a lot of experienced and qualified people. You do not hire a railway inspector-investigator down at the UIC line-up. You do not just pick them up off the street. There are a lot of competent, capable people around, both in the industry and presently, or were up to the end of December, with the CTC. I suspect you probably have a handful in the department—or you do not have many at the moment?

• 1010

**Mr. Barbeau:** No. What you see before you is the railway safety team of Transport Canada.

**Mr. Benjamin:** What will happen to these qualified and experienced personnel CTC had, whatever number? I do not think it was a very large number. Are they going to be transferred to the department? When the investigation board is set up from the department over to the investigation board, they are going to be... We are in a three-way transition. Is that the score?

**Mr. Barbeau:** Yes, it is the case. If both acts had been dealt with and proclaimed at the same time, there would have been only one movement. Because of timing it would seem there may have to be two. You are perfectly correct.

It is anticipated that all staff who presently work for the NTA and used to work for the CTC railway transport committee would be transferred to Transport Canada. With proclamation of the proposed National Transportation Accident Investigation Board Act, some of the staff would be transferred to the new agency to investigate accidents. We certainly would not want to lose the tremendous expertise built up over the years.

**Mr. Benjamin:** On the oral notification of meets, I do not know the actual practice today. It was always written notification on train orders, whether it was meets, run-aheads, run-lates or wait-ats. Wait, meet and run-ahead orders were always restrictive orders to the inferior train and a permissive order to the superior train. Is that still the practice? If a dispatcher has to issue orders to trains that have already left their terminals and they are a mile from nowhere, is it not entirely done orally over the radio now? The crew repeats it back verbatim. The crew will write it down for their own record and the dispatcher will write it down, but it is done orally over a radio.

**Mr. Churcher:** There are a number of different systems, Mr. Benjamin. As you will remember, timetable and train order are still out there in a number of limited cases. Of course all instructions have to be handed up from an operator to the train crew.

[Traduction]

**M. Barbeau:** Le ministère des Transports continuera à s'en occuper. C'est nous qui verrons à ce que tous les règlements soient respectés.

**M. Benjamin:** Les chemins de fer ont un tas d'employés hautement qualifiés. Ce n'est pas au Bureau d'assurance-chômage qu'on peut trouver un inspecteur des chemins de fer. Les compagnies de chemin de fer ainsi que la Commission canadienne des transports comptent donc de nombreuses personnes hautement qualifiées. Vous devez sans doute en avoir aussi au ministère, n'est-ce pas?

**M. Barbeau:** Nous constituons l'équipe de la sécurité ferroviaire du ministère des Transports.

**M. Benjamin:** Qu'est-ce qui adviendra de ce personnel qualifié, peu nombreux d'ailleurs, qui travaillait pour la Commission canadienne du transport? Est-ce que ces personnes seront mutées au Ministère? Qu'est-ce qui adviendra de toutes ces personnes lorsque la Commission d'enquête sera constituée?

**M. Barbeau:** Si les deux lois avaient pu être adoptées simultanément, il n'y aurait pas eu cette double série de mutations.

Toutes les personnes qui travaillent actuellement pour l'Office national des transports ou qui travaillaient pour le Comité des transports de la Commission canadienne du transport seront transférées à Transports Canada. Lorsque la Loi nationale sur la commission d'enquête sur les accidents de transport sera promulguée, une partie du personnel y sera mutée. Il ne faudrait surtout pas que nous perdions les personnes qualifiées que nous avons réunies au cours des années.

**M. Benjamin:** Je ne sais pas comment l'on procède de nos jours pour notifier un conducteur de train qu'un autre train se trouvera sur la voie. Autrefois tous ces avis se faisaient selon l'importance du train, qu'il s'agisse de la présence d'un autre convoi sur la voie, de devancements ou retards sur l'horaire etc. On prescrivait telle chose aux trains «inférieurs», alors qu'on permettait telle action aux trains «supérieurs». J'aimerais savoir comment les choses se passent actuellement. Lorsqu'un dispatcher donne des instructions à des trains qui ont déjà quitté le terminus, je présume que cela se fait verbalement à la radio, après quoi l'équipage répète mot pour mot tout en transcrivant les directives dans leur propre dossier, de même que le dispatcher d'ailleurs. Mais la directive elle-même est donnée par radio, verbalement.

**M. Churcher:** Tout dépend, monsieur Benjamin. Les horaires sont toujours affichés. Et le dispatcher doit donner des instructions au conducteur et à son équipe.

[Text]

Under a manual block signalling system the dispatcher issues instructions directly to the trainman. These are written down by the trainman and repeated to the dispatcher. The dispatcher has a written record of it as well. There is a written record of any transaction taking place between the dispatcher and the train under manual block signalling.

Notification of meets was intended to go even further than that. Under CTC territory, completely signal territory, there would be a notification. It is one of the problems the railways and unions saw. There would have to be a notification by the dispatcher although there was full signalling and indication. I think both railways and unions saw this as a problem.

The only way to handle an oral notification of meet would be to issue it over the radio and have the engine man write it down at the same time. There would be a lot of extra radio traffic superimposed on a fully signalled CTC territory. If the trainman obeyed his signals, he would come to this meet. This is over and above the normal signal system and I think it is part of why there has been so much opposition.

**The Chairman:** I just checked with Mr. Tobin. He was not at the steering committee meeting yesterday, but Mr. Robichaud was. Since we have a quorum and members know we want to have a clock running, would the committee be disposed to consider a motion I could suggest to them about the nominations of Craig Dickson and Edmund O'Brien as members of the National Transportation Agency?

It was the thought of yesterday's committee that there was no desire, pursuant to the Standing Orders, to have them examined by the committee, which we have the power to do. Since there is a procedure, if we do not, the nominations stand and time moves down for 30 days or so. It expedites it if we can say that we considered the certificates of nominations of Mr. Dickson and Mr. O'Brien tabled in the House on January 20, 1988, which under the Standing Orders were automatically referred to the committee, and the committee decided to take no action on these nominations.

• 1015

**Some hon. members:** Agreed.

**The Chairman:** Thank you very much, colleagues.

**Mr. Taylor:** I would like to pursue the matter of safety. Did Judge Foisy put his finger on any one thing responsible for this action at Hinton, or could one thing have been done so the action would have been avoided?

**Mr. Barbeau:** Mr. Chairman, if one reads the conclusions and recommendations of the report, Justice Foisy points to quite a few actions, which, had they had been done, or pieces of mechanical technology, had they been in place, would have prevented the accident. I think

[Translation]

Lorsque le système de signalisation est manuel, le dispatcher adresse ses ordres directement au chef de train, qui les répète au dispatcher et les copie par écrit. Le dispatcher a également sa copie écrite. Il y a donc des copies écrites de toutes communications entre le dispatcher et le chef de train selon le système de signalisation manuelle.

La notification des rencontres devait aller encore plus loin. Lorsque la signalisation est entièrement automatique, la notification serait obligatoire, ce qui constitue d'ailleurs un problème aux yeux des compagnies de chemins de fer et des syndicats. Le dispatcher est donc tenu d'adresser une notification même si la signalisation est entièrement automatique.

Donc les notifications verbales se font par radio et les conducteurs les transcrivent par écrit. Donc en plus de la signalisation automatique, il y aurait un tas de communications radio. Or il suffirait au chef de train de respecter la signalisation pour arriver au point prévu. Cette signalisation par radio a suscité pas mal d'opposition parce qu'elle vient s'ajouter au réseau de signalisation normale.

**Le président:** M. Tobin vient de me dire qu'il n'a pas assisté à la réunion du comité directeur qui a eu lieu hier alors que M. Robichaud y était. Tant que nous aurons un quorum, je voudrais vous dire un mot au sujet de la motion relative à la nomination de MM. Craig Dickson et Edmund O'Brien en tant que membres de l'Office national des transports.

Le Comité a décidé hier que même si nous sommes habilités à les convoquer, il n'y a pas lieu que ces deux messieurs comparaissent devant nous. Si nous ne faisons rien, les nominations seront reportées à 30 jours. Pour que les choses aillent plus vite, nous pouvons faire savoir qu'après avoir examiné les dossiers de MM. Dickson et O'Brien, déposés à la Chambre le 20 janvier dernier et dont nous sommes automatiquement saisis conformément au Règlement de la Chambre, nous avons décidé que ces nominations n'exigeaient aucune action de notre part.

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Merci.

**M. Taylor:** Je voudrais reprendre la question de la sécurité ferroviaire. Le juge Foisy a-t-il attribué l'accident de Hinton à un facteur en particulier ou est-ce que d'après lui une mesure en particulier aurait pu éviter cet accident?

**M. Barbeau:** D'après le rapport et ses recommandations, le juge Foisy estime que cet accident aurait pu être évité si différentes mesures avaient été prises et différents dispositifs installés à bord du train. Une dizaine sont notamment énumérées dans le rapport,

[Texte]

nine or ten of them are listed. Justice Foisy demonstrates that the accident was not caused by failure of mechanical components, but by human failure.

**Mr. Taylor:** Were there black boxes in all trains involved?

**Mr. Barbeau:** There were not.

**Mr. Taylor:** Was there a black box in the passenger train?

**Mr. Barbeau:** No.

**A witness:** The green boxes were there.

**Mr. Taylor:** Could you explain why not?

**Mr. D. McNeil (Director of Specialty Projects, Department of Transport):** Justice Foisy did lay the blame on the freight train crew at the accident at Hinton, and none at all on the passenger train crew.

**Mr. Taylor:** You mean to say you do not use a black box on passenger trains?

**Mr. Barbeau:** The black boxes are now being introduced in service, but there were none on the trains involved in that particular accident.

**Mr. Taylor:** Are black boxes now being carried on all passenger trains?

**Mr. Barbeau:** They are in the process of being installed. They are not on all of them yet. I do not think we should confuse black boxes with the more important reset safety device. The black box will of course give you information on the speed of the train and the breaking, and when that occurred, and things like this. The automatic safety device is probably a more important device, in that it is the one that will stop the train in case there is an emergency in the cab where the crew may be inattentive. But the reset safety devices were also not installed on the two lead locomotives of the trains involved in that accident. Both locomotives were instead equipped with deadman's pedals, which is the old technology.

**Mr. Taylor:** It is rather astounding news that the railways in Canada are so far behind the times in regard to black boxes. It is really surprising and disturbing.

**Mr. Barbeau:** In terms of railroading in Canada, one of the existing problems is that the introduction of new technology has been a very lengthy and weighty process. The main reason for this is any change in technology has to demand a change in the rules, which are our regulation. The new act we are now proposing will streamline that process, and permit the introduction of new technology much more easily than in the past.

**Mr. Taylor:** I would like to pursue some of the technology followed by the TGV train in France. We had the opportunity of riding in it, and also of being up with the engineer. I was impressed by the amount of mechanism that would indicate when anything was wrong. A light came on, and the engineer was then given I think 15 seconds to act. If he did not act, the automatic

[Traduction]

où le juge Foisy a démontré que l'accident est imputable au facteur humain et non pas à une panne d'équipement.

**M. Taylor:** Est-ce que ce train était équipé d'une boîte noire?

**M. Barbeau:** Non.

**M. Taylor:** Est-ce que le train de voyageurs avait une boîte noire?

**M. Barbeau:** Non.

**Un témoin:** Il y avait des boîtes vertes.

**M. Taylor:** Et pourquoi pas?

**M. D. McNeil (directeur des projets spéciaux, ministère des Transports):** D'après le juge Foisy, seule l'équipe du train de marchandises est responsable de l'accident, l'équipe du train de voyageurs étant entièrement disculpée.

**M. Taylor:** Vous voulez dire que les trains de voyageurs ne sont pas équipés de boîtes noires?

**M. Barbeau:** On est en train de les installer actuellement mais le train impliqué dans cet accident n'en avait pas.

**M. Taylor:** Est-ce que tous les trains de voyageurs sont actuellement équipés de boîtes noires?

**M. Barbeau:** On est en train de les installer, ce qui ne veut pas dire que tous les trains en ont déjà. Mais il ne faut pas confondre boîtes noires et dispositif de remise en marche de veille automatique. La boîte noire donne des renseignements concernant la vitesse du train, le freinage etc. Mais le dispositif de remise en marche de veille automatique est encore plus important, car il permet d'arrêter le train en cas d'urgence si pour une raison quelconque l'équipe ne fait pas attention. Or, ce dispositif de remise en marche de veille automatique n'avait pas été installé à bord des deux locomotives impliquées dans l'accident. Par contre, les deux locomotives avaient des pédales de sécurité ce qui est déjà ancien.

**M. Taylor:** Je trouve extraordinaire et inquiétant que nos chemins de fer aient accusé un tel retard en ce qui concerne les boîtes noires.

**M. Barbeau:** L'introduction de nouvelles technologies dans les chemins de fer canadiens a en effet été très lente, car cela exige un changement dans la réglementation. La nouvelle loi devrait simplifier les choses en permettant notamment une application bien plus rapide de la nouvelle technologie.

**M. Taylor:** Nous avons voyagé à bord du TGV en France et nous avons pu nous entretenir avec le conducteur. J'ai été très impressionné par les nombreux dispositifs qui signalent immédiatement lorsque quelque chose ne va pas. Lorsqu'un voyant rouge s'allume, le conducteur a 15 secondes pour agir. S'il ne fait rien, le pilotage automatique entre en jeu jusqu'à ce que le train

[Text]

immediately took over, and the automatic stayed over until the train came to a stop. Then the engineer was called before some board, which asked why he did not act when that yellow light came on. Are we going to have anything like that here? It seems to me the technology is there. As far as I am concerned, safety is paramount. I just cannot conceive of our railways, particularly those carrying passengers, not wanting to assume this. I do not know how many accidents would have happened on that fast train if they did not have that particular item.

• 1020

**Mr. Barbeau:** Yes, I think there are many elements of comment on your question and statement. First of all I think we have to remember that we are dealing with two very different kinds of railroading, on the one part the French TGV, which is at the forefront of technology, a high-speed passenger train travelling in circumstances just so completely different from the circumstances in Canada that it is I think very difficult to compare the two.

However, that having been said, the technology in the railroading industry in Canada is advancing at a surprising if not astounding rate. We see evidence now of dispatching being controlled by computers in certain cases. We see even more importantly the the gradual introduction of different steps in this advance-train-control system that Justice Foisy talked about in his report, which at its full implementation will virtually ensure a fail-safe system of railroading in Canada. But again, let us not kid ourselves; this will take a long time, because it is a complex and a very, very expensive system. In the meantime, I think different steps are being taken, and the technology is improving.

The one thing still very difficult to control in the Canadian system is the human-error factor, and of course that is the case in any mode of transportation. It is the case in any industry. To get to a point where the human-error factor can be completely overruled by mechanics is what we are really looking for. That again is away down the road, but it is being attacked little by little, and a lot of progress is being made.

**Mr. Taylor:** One of the things I find very disturbing is that the department seems to be making excuses for the railways not putting in safety factors that were well known, because there is some money involved, yet what did that accident cost? In human life you cannot value it in dollars, but what did it cost in actual dollars to the railway? That could have put in a lot of safety features.

I am really surprised that you seem to be justifying that the railway did not do anything. We have to have an accident where people are killed, and then we start doing things. Why were we not doing some of these things before the accident?

[Translation]

s'arrête. Le conducteur est ensuite convoqué devant une commission d'enquête et doit répondre de son inaction, dire pourquoi il n'a rien fait lorsque le voyant s'est allumé. Je voudrais savoir si vous comptez équiper les locomotives canadiennes de dispositifs de ce genre car à mon avis, il n'y a rien de plus important que la sécurité. Il est donc tout à fait inconcevable que les trains de voyageurs à tout le moins n'en soient pas équipés. Je ne sais pas combien d'accidents auraient eu le TGV sans ce dispositif de sécurité.

**M. Barbeau:** Oui, vous avez soulevé beaucoup de points dans votre question et dans votre remarque. Tout d'abord, il ne faut pas oublier qu'il s'agit de deux sortes de chemins de fer très différents. Le TGV français, qui est au premier plan de la technologie, est un train de passagers à grande vitesse qui fonctionne dans des circonstances tellement différentes de celles qui existent au Canada qu'à mon avis il est difficile de comparer les services dans les deux pays.

Cela dit, cependant, la technologie des chemins de fer fait des progrès à un rythme étonnant. Il y a même de l'acheminement informatisé dans certains cas. Ce qui est plus important, il y a l'introduction progressive de différentes étapes du système d'automatisation de la marche des trains dont le juge Foisy parle dans son rapport, qui, lorsqu'il est complètement en place, garantira pratiquement un système de chemins de fer à sûreté intégrée au Canada. Mais là encore, il ne faut pas se leurrer; c'est quelque chose qui va prendre beaucoup de temps, car il s'agit d'un système très complexe et très coûteux. Entre-temps, l'on prend différentes mesures et la technologie s'améliore.

Il est néanmoins toujours très difficile de contrôler les erreurs humaines, et cela est vrai de n'importe quel mode de transports. Cela s'applique à n'importe quelle industrie. Ce que l'on cherche vraiment, c'est à éliminer les erreurs humaines grâce aux machines. Cela ne se fera pas du jour au lendemain, mais on fait beaucoup de progrès petit à petit.

**M. Taylor:** L'une des choses qui m'inquiètent beaucoup c'est que le ministère semble justifier le fait que les chemins de fer n'ont pas mis en place des mesures de sécurité bien connues, car elles coûtent chères. La question est de savoir quel était le coût de l'accident? On ne peut pas attribuer de valeur en dollars à une vie humaine, mais quel était le coût réel subi par le chemin de fer à cause de l'accident? On aurait pu avoir beaucoup de mesures de sécurité si l'on avait utilisé cette somme à cette fin.

Ce qui m'étonne c'est que vous semblez justifier l'incurie de la société de chemins de fer. On attend qu'il y ait un accident, qu'il y ait mort d'homme, avant de faire quelque chose. Pourquoi ne prenait-on pas certaines de ces mesures avant l'accident?

## [Texte]

**Mr. Barbeau:** I certainly would not want to give the impression that either I or my colleagues are justifying in any way whatever form of inaction on the part of the railways. That certainly is the farthest thing from my mind.

Work on the proposed Railway Safety Act, by the way, had started before the accident. It had started a few months before the accident and was accelerated when the accident happened. Mr. Mazankowski, who was then Minister of Transport, ordered us to hurry it up as much as possible, but we did not start work after the accident, it had started before.

The whole question of possible solutions to what may be a problem of drugs and alcohol I think is probably a good case in point, if I may, of trying to prevent accidents before they happen. We do not want to wait for an accident to be caused by somebody who is incapacitated to then come up with recommendations on legislation to do that, so we are really trying to look forward.

In terms again of the technology, I do not want to give the impression at all that I am in any way excusing the railroads from progressing. They have made tremendous in the last years, and continue to make progress. A lot of it has been with considerable encouragement and prodding on the part of the CTC—the NTA now is still the regulator—but all the same progress has been made, and I do not think the railways have been allowed to get away with a whole lot in terms of neglecting whatever progress they can make. However, we must always remember at the same time that safety is really a matter of risk management, and there are in reality only a certain number of dollars that can be put into it by the railways. That always has to be kept in mind of course in terms of a regulator demanding that railways do things.

• 1025

To come back to the case in point, the reset devices are all installed on mainline locomotives now and conditions of the cabs have been improved. A lot of progress has been made and the railways are taking this advance train control system very seriously. The two major Canadian railways, CN and CP, have been at the forefront of research in this area with the Association of American Railroads, of which they are a member. With all the other major railroads on the North American continent, I think CN particularly has been pushing for these kinds of systems and applications.

**Mr. Churche:** If I may, I would like to add a couple of comments about the French railways. The system you saw is very good, but frankly it is just tailored to the TGV and that system is not used throughout France. If we look at what has been done particularly in Canada and North

## [Traduction]

**M. Barbeau:** Ni moi ni mes collègues ne voulons certainement pas vous donner l'impression que nous justifions de quelque façon que ce soit le fait que les chemins de fer n'ont pas pris des mesures. Ce n'est certainement pas mon intention.

Je tiens à vous signaler que l'on avait déjà commencé à rédiger la Loi sur la sécurité ferroviaire avant l'accident. On avait commencé quelques mois avant l'accident et l'on avait accéléré les travaux après l'accident. M. Mazankowski, qui était ministre des Transports à l'époque, nous a ordonné d'accélérer autant que possible, mais il ne faut pas oublier que l'on avait commencé à élaborer le projet de loi avant l'accident.

Je crois que nos efforts pour résoudre les problèmes de drogues ou d'alcool indiquent bien que nous essayons d'empêcher les accidents. Nous ne voulons pas attendre qu'il y ait un accident qui est provoqué par quelqu'un qui a un problème d'alcool ou de drogues pour ensuite présenter des recommandations concernant un projet de loi pour régler le problème. Nous essayons donc de faire de la prévention.

Du côté de la technologie, je ne veux pas non plus donner l'impression que je justifie le manque de progrès des chemins de fer. Les compagnies de chemins de fer ont fait énormément de progrès depuis quelques années, et elles continuent d'en faire. Beaucoup de ces progrès ont été réalisés grâce aux encouragements considérables de la part de la Commission canadienne des transports—c'est l'Office national des transports qui est l'agence de réglementation maintenant—mais néanmoins, beaucoup de progrès ont été faits. À mon avis, on n'a guère laissé aux compagnies de chemins de fer le loisir de négliger les progrès possibles. Cependant, il ne faut jamais oublier que la sécurité est une question de contrôle des risques, et les compagnies de chemins de fer ne peuvent consacrer que des montants limités à cette activité. C'est quelque chose dont l'agence de réglementation doit être consciente.

Pour revenir à la question de l'accident, des dispositifs de sécurité se trouvent maintenant dans toutes les locomotives des voies principales et les conditions des cabines de conduite ont été améliorées. Beaucoup de progrès ont été réalisés et les compagnies de chemins de fer prennent très au sérieux le système d'automatisation de la marche des trains. Les deux compagnies de chemins de fer principales au Canada, le CN et le CP, ont été au premier plan de la recherche dans ce domaine en collaboration avec l'Association of American Railroads, dont elles sont membres. Je crois que CN en particulier, en collaboration avec toutes les principales compagnies de chemins de fer de l'Amérique du Nord, essaie de mettre en place ce genre de système.

**M. Churche:** Si vous permettez, j'aimerais ajouter quelques remarques concernant les chemins de fer français. Le système que vous avez vu est très bon, mais il est adapté spécifiquement au TGV, et ce système n'est pas utilisé partout en France. Si on examine ce qui a été fait

**[Text]**

America with the advance traffic control system, we see elements of it operating very close to your riding, between Calgary and Red Deer, on CP. Another part of it, the computerized dispatching system, is virtually all across the country for large segments of the railway system now. The French railways are looking to something similar to what we are putting up here to use for their entire system. I do not think it is a question of waiting to see what other countries are doing. I think we are in the forefront of this technology.

**Mr. Taylor:** On human error, has the department been getting regular reports from the railways about, for example, intoxication while on the job? Leaving intoxication out because I do not think it is a major factor among our engineers, what about heart failure? What have we been doing to make sure a man is in healthy condition when he is operating a train with hundreds of lives at stake? Does the department get reports from the railway?

**Mr. Barbeau:** Yes.

**Mr. Taylor:** It seems you have introduced something now, but what has been—

**Mr. Barbeau:** It is already done in collaboration with the railways and the CTC. One must remember that at the department, we at this point are not regulators. We have been working on drafting the act and other initiatives. We have been getting information from the railways, but not in the detail you mention. At this point it is outside our mandate.

The CTC gets reports from the railways on some of the items you mentioned. The railways have practices in place to ensure, through a follow-up of people who have medical problems, whether those medical problems are heart related or diabetes related or perhaps in some cases alcohol or drug abuse related. In the major railways there are systems and procedures to follow up on these people.

**Mr. Taylor:** What is the timetable for every locomotive train carrying passengers to have a black box? I know the man who has been working on this black box for a number of years and he was working his heart out trying to persuade the railways to use the black box four or five years ago. Now we do not know when they are going to start using it. The black boxes are available, but why are they not in every locomotive carrying passengers? I do not think it should be left to the will of the railway. Human life is involved.

**[Translation]**

surtout au Canada et en Amérique du Nord avec le système d'automatisation de la marche des trains, nous constatons qu'il y a des éléments du système qui sont utilisés très près de votre circonscription, sur la ligne CP entre Calgary et Red Deer. Une autre partie du système, le système d'acheminement informatisé, se trouve presque partout au pays pour des tronçons très importants du système des chemins de fer. Les chemins de fer français envisagent la possibilité de mettre en place un système semblable au nôtre pour leur réseau entier. À mon avis, il ne s'agit pas d'attendre ce que font les autres pays. Je crois que nous sommes au premier plan de cette technologie.

**M. Taylor:** Du côté de l'erreur humaine, est-ce que le ministère reçoit des rapports régulièrement de la part des compagnies de chemins de fer concernant l'intoxication des employés qui sont en fonction? Mettons de côté la question de l'intoxication, car je crois que ce n'est pas un problème important chez nos mécaniciens, mais qu'en est-il des arrêts de coeur? Qu'est-ce qu'on fait pour s'assurer qu'un homme est sain lorsqu'il conduit un train et qu'il est responsable de la vie de centaines de personnes? Est-ce que le ministère reçoit des rapports de la part de la compagnie de chemins de fer?

**M. Barbeau:** Oui.

**M. Taylor:** Il paraît que vous avez mis quelque chose en place maintenant, mais qu'est-ce qui se fait. . .

**M. Barbeau:** Cela se fait déjà en collaboration avec les compagnies de chemins de fer et la Commission canadienne des transports. Il ne faut pas oublier que le Ministère n'est pas une agence de réglementation. Nous rédigeons le projet de loi et nous prenons d'autres mesures. Nous avons reçu des renseignements des compagnies de chemins de fer, mais nous n'avons pas tous les détails que vous mentionnez. À l'heure actuelle, il ne nous incombe pas de recevoir ce genre de renseignement.

La Commission canadienne des transports reçoit des rapports des compagnies de chemins de fer sur certaines des questions que vous avez soulevées. Les compagnies de chemins de fer ont mis en place des procédures qui leur permettent de suivre les employés qui ont des problèmes médicaux, qu'il s'agisse de problèmes cardiaques, de la diabète ou d'alcool ou de drogue. Les compagnies de chemins de fer principales ont mis en place des procédures et des systèmes pour suivre de près ces employés.

**M. Taylor:** Quand pensez-vous que toutes les locomotives des trains à passagers auront des boîtes noires? Je connais l'homme qui travaille à perfectionner la boîte noire depuis un certain nombre d'années, et il a travaillé très dur pour convaincre les chemins de fer d'utiliser la boîte noire il y a quatre ou cinq ans. Nous ne savons toujours pas quand ils vont commencer à l'utiliser. Les boîtes noires existent, mais pourquoi ne se trouvent-elles pas dans les locomotives de chaque train à passagers? Je crois que cette question ne devrait pas être laissée à la discrétion des compagnies de chemins de fer. Des vies humaines en dépendent.

## [Texte]

**Mr. Barbeau:** They are being installed in all locomotives. I am afraid I cannot answer you about the precise timeframe, but we would be pleased to transmit information in terms of the timeframes for VIA Rail and for the freight handling locomotives. We will get it to you.

**Mr. Taylor:** Thank you.

**The Chairman:** Thank you. Mr. Taylor, you have opened up some avenues that can be very usefully explored when we have the CTC and the railways before us in consideration of the bill. That was good timing.

**M. Robichaud:** On a parlé tout à l'heure d'examen médicaux. Vous avez dit que des règlements en régissaient la fréquence. Pouvez-vous me donner des précisions à ce sujet?

• 1030

**M. Barbeau:** Il existe diverses sortes de règlements présentement. Ces règlements ont été formulés par la Commission canadienne des transports au cours des dernières années et régissent la fréquence des examens médicaux. Cette fréquence est d'une fois tous les deux ans pour les conducteurs de trains.

Deuxièmement, il y a des règlements sur ce qui doit être vérifié au cours de ces examens: examens de la vue, de l'ouïe et ainsi de suite. Cela existe déjà. Cependant, il est ressorti de l'enquête Foisy qu'il fallait revoir les exigences médicales, ce qui se fait actuellement. Je ne sais pas si c'est complètement terminé. Alors, les exigences sont revues et un nouveau règlement comportant des exigences plus sévères et plus détaillées sera publié.

**M. Robichaud:** Croyez-vous qu'il sera nécessaire de faire subir ces examens aux conducteurs de trains une fois par année, comme c'est le cas dans le domaine de l'aéronautique?

**M. Barbeau:** On me dit que lorsque l'employé a atteint un certain âge, il doit subir un examen une fois l'an. C'est une question que nous n'avons pas examinée en comité, ni lors de la formulation du projet de loi, ni à d'autres comités. Nous avons cru que les exigences présentes étaient suffisantes.

**M. Robichaud:** Actuellement, ces examens sont-ils faits par des médecins de la compagnie?

**M. Barbeau:** Ils sont faits par des médecins travaillant directement pour la compagnie ou par des médecins accrédités par la compagnie pour faire l'examen médical.

**M. Robichaud:** Le seul changement à la loi, c'est qu'on ordonne au médecin de famille d'avertir les autorités de tout problème de santé décelé chez une personne qui lui dit qu'elle occupe un poste classifié. Mais comment pourra-t-on s'assurer que ces directives seront suivies? N'est-ce pas un peu flou? Ne serait-il pas avantageux

## [Traduction]

**M. Barbeau:** On est en train de les installer dans toutes les locomotives. Je ne peux pas vous dire exactement quand ce sera fait, mais je serais heureux de vous envoyer la réponse concernant les trains de VIA Rail et pour les locomotives des trains de marchandises. Nous allons vous communiquer ces renseignements.

**M. Taylor:** Merci.

**Le président:** Merci. Monsieur Taylor, vous avez soulevé certaines questions qu'il serait bon de poser lorsque les représentants de la Commission canadienne des transports et des compagnies de chemins de fer comparaitront devant nous dans le cadre de notre étude du projet de loi. Vos questions sont très opportunes.

**Mr. Robichaud:** You referred to medical examinations a little earlier. You say that there are regulations that specify how frequently employees are to have medical examinations. Could you please give me some more information on this?

**Mr. Barbeau:** There are different kinds of regulations at the present time. They were put in place by the Canadian Transport Commission in recent years and provide that train engineers must have a medical examination once every two years.

The regulations also specify what must be checked in these medical examinations, such as vision, hearing, and so forth. Regulations of this type exist already. However, the Foisy enquiry found that the medical requirements should be reviewed, and this process is underway at the present time. I do not know whether it has been completed yet. So the requirements are being reviewed and a new regulation with more stringent and more detailed requirements will be published.

**Mr. Robichaud:** Do you think that train engineers will have to have a medical examination once a year, as is now the case for pilots?

**Mr. Barbeau:** I am told that when an employee reaches a certain age, he must undergo the medical once a year. The committee has not looked at this issue either when the Bill was being drafted or in the course of other committee work. We thought the present requirements were adequate.

**Mr. Robichaud:** Are these examinations currently conducted by company doctors?

**Mr. Barbeau:** They are conducted by doctors that work directly for the company or by doctors approved by the company.

**Mr. Robichaud:** The only change in the legislation is that the family doctor is required to inform the authorities of any health problem of an individual in a classified position. How can we make sure that this directive will be followed? Is there not room for abuse? Would it not be a good idea to require yearly medicals

[Text]

d'exiger qu'un examen soit fait chaque année au lieu de se fier à une troisième partie pour avertir les autorités?

**M. Barbeau:** Évidemment, il serait toujours possible d'augmenter le nombre d'examen médicaux. Le but de cet article du projet de loi est d'avoir accès à une autre opinion, à une autre paire d'oreilles et d'yeux. Même si le médecin de la compagnie devait faire subir un examen médical à chaque personne une fois l'an, un employé pourrait fort bien être atteint soudainement d'un mal quelconque et ne consulter alors que son médecin de famille. C'est une sauvegarde de plus que l'on veut ajouter à la loi pour s'assurer que tout problème médical qui pourrait nuire à la sécurité soit dévoilé au médecin de la compagnie.

**M. Robichaud:** Un problème de drogue est-il considéré comme un problème médical? Le médecin sera-t-il tenu d'avertir les autorités s'il soupçonne que l'individu en question a des habitudes pouvant compromettre la sécurité publique?

**M. Barbeau:** Vous avez parfaitement raison. Un problème d'abus ou même d'utilisation de drogues illicites, ou encore un problème d'alcool, serait sûrement couvert par cette loi.

**Mr. Benjamin:** Gentlemen, of the 45 recommendations of Justice Foisy, can you tell us either according to the numbers of the recommendation or the total, how many are already in place? How many are in this bill for the first time? Which ones still remain to be brought about?

• 1035

**Mr. Barbeau:** I am not sure if I can give you that information in terms of global numbers. We do not have it organized that way. There are two possibilities: we could go through each of the recommendations and tell you its status or we can get back to you with the information, whatever your preference is.

**Mr. Benjamin:** If you could provide us with a little list, there is no use our threshing over straw that has already been threshed. If you could give us a list of the 45—each of them, what its status is—then that would be helpful when we deal with the bill.

**Mr. Barbeau:** We would be pleased to do that.

**Mr. Benjamin:** I take it there are amendments in the bill to the Railway Relocation and Crossing Act. Are any other acts being amended?

**Mr. Barbeau:** There are amendments, evidently, to the Railway Act, to the Railway Relocation and Crossing Act, to the Criminal Code, to the—

**Mr. Churcher:** To the Canadian National Railways Act.

**A witness:** A minor one to the Canadian National Railways Act.

[Translation]

rather than relying on a third party to inform the authorities?

**Mr. Barbeau:** Obviously, we could always increase the number of medical examinations. The purpose of this clause of the Bill is to give us access to another opinion, to another pair of ears and eyes. Even if the company doctor were to examine all employees yearly, they could suddenly have a medical problem and consult only their family doctor. This is just an extra safeguard we want to build into the legislation to make sure that the company doctor is informed of any medical problem that could jeopardize safety.

**Mr. Robichaud:** Is a drug problem considered a medical problem? Will the doctor be required to inform the authorities if he or she suspects that the individual has certain habits that could present a danger to public safety?

**Mr. Barbeau:** You are quite right. An alcohol or illegal drug problem would certainly be covered under the Bill.

**M. Benjamin:** Sur les 45 recommandations faites par le juge Foisy, pouvez-vous nous dire combien ont déjà été suivies d'effet? Combien se retrouvent dans ce projet de loi pour la première fois? Auxquelles n'a-t-on pas encore donné suite?

**M. Barbeau:** Je ne suis pas certain de pouvoir répondre directement à votre question. Nous n'avons pas organisé nos données de cette façon. Il y a deux possibilités. On pourrait examiner chacune des recommandations et vous dire ce qu'il en est, ou on pourrait vous donner les renseignements par la suite. C'est comme vous voudrez.

**M. Benjamin:** Il serait très utile que vous nous donniez une petite liste, car ce qui est fait n'est plus à faire. Si vous pouviez faire une liste des 45 recommandations et nous dire quelles mesures ont été prises, cela nous serait utile dans le cadre de notre étude du projet de loi.

**M. Barbeau:** Très volontiers.

**M. Benjamin:** Je crois comprendre que le projet de loi comporte des amendements à la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemins de fer. Y a-t-il d'autres lois qui sont également amendées?

**M. Barbeau:** Il va sans dire qu'il y a des amendements à la Loi sur les chemins de fer, à la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemins de fer, au Code criminel, à la...

**M. Churcher:** À la Loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada.

**Un témoin:** C'est un amendement mineur qui est apporté à la Loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada.

[Texte]

**Mr. Benjamin:** Does the new National Transportation Act require any amendment?

**Mr. Barbeau:** Yes.

**Mr. Churcher:** Yes, it will.

**Mr. Benjamin:** Is it amended by this bill?

**Mr. Churcher:** Yes.

**Mr. Benjamin:** I suppose that further amendments to all these pieces will come about as and when the legislation on an accident investigation board is brought in?

**Mr. Barbeau:** Yes.

**Mr. Churcher:** That is possible. It may not be necessary.

**Mr. Benjamin:** Mr. Taylor mentioned black boxes. Many of the locomotives already have them, only on the railway, Gordon, they are called grey boxes.

**Mr. Taylor:** I do not care what colour they are.

**Mr. Benjamin:** I want to deal with the whole area of investigation, inspection, and enforcement before the fact, not after the fact. I am told by railway management—and I am told by management of the larger respectable and well-reputed trucking companies, and similarly with airlines—that the doing away with or reduction of economic regulation places great pressure on the management of those operations to reduce costs. Safety, particularly the preventive safety measures, preventive medicine, costs money.

Let us say this bill was passed and I get another report of a location somewhere in Canada where nine carmen used to be carrying out standing and running inspections at a given terminal; it is reduced to three or four and they have brakemen or maintenance people or a yard foreman carrying out those inspections, which I consider to be a very unsafe practice. To whom do I go, and what power is there in here to say to the railroads that is one cost you are not going to cut, you put those guys back on there now—or yesterday? To whom do I go, and is there the kind of authority in this bill to prevent that sort of activity?

**Mr. Barbeau:** On whom you go to, if and when the act is proclaimed you will come to Transport Canada, from the Minister on down, because there will lie the responsibility.

Are the powers in the new bill? Unequivocally, yes. In fact, the powers of inspection staff have been increased in this new bill. One of the underlying philosophies or currents of the bill is to take away attention from inspection of things that are not really very necessary in terms of safety any more.

[Traduction]

**M. Benjamin:** Sera-t-il nécessaire d'amender la nouvelle Loi nationale sur les transports?

**M. Barbeau:** Oui.

**M. Churcher:** Oui.

**M. Benjamin:** Est-ce qu'elle est amendée par ce projet de loi?

**M. Churcher:** Oui.

**M. Benjamin:** Je suppose qu'il y aura d'autres amendements à toutes ces lois lorsqu'on présentera le projet de loi sur une commission d'enquête sur les accidents?

**M. Barbeau:** Oui.

**M. Churcher:** C'est possible. Ce ne sera peut-être pas nécessaire.

**M. Benjamin:** M. Taylor a parlé des boîtes noires. Beaucoup de locomotives en ont déjà, sauf que dans le cas des chemins de fer, Gordon, on les appelle des boîtes grises.

**M. Taylor:** La couleur ne m'importe pas.

**M. Benjamin:** Mes questions portent sur le domaine des enquêtes, des inspections et de l'application des lois et règlements avant, et non pas après, les accidents. Les cadres des chemins de fer, les cadres des compagnies de camionnage importantes qui ont une bonne réputation, tout comme les cadres des lignes aériennes, me disent que l'élimination ou la réduction de règlements les contraindrait presque à réduire leurs coûts. La sécurité, et surtout les mesures de sécurité préventive, coûtent cher.

Mettons que le projet de loi est adopté et que je reçois un rapport selon lequel, dans un endroit donné au Canada, il y avait autrefois neuf wagonniers qui faisaient des inspections à l'arrêt et en cours de route à un terminal donné. Suite aux réductions, il n'y a plus que trois ou quatre wagonniers, et il y a les serre-frein ou des employés de l'entretien ou le contremaître de triage qui font ces inspections. À mon avis c'est une pratique très peu sécuritaire. À qui dois-je m'adresser, et qu'est-ce qu'il y a dans le projet de loi qui empêche les chemins de fer de rogner sur la sécurité? Qu'est-ce qu'il y a qui obligerait les compagnies de chemins de fer de redonner aux wagonniers leurs emplois? À qui dois-je m'adresser, et est-ce qu'il y a quelque chose dans le projet de loi qui empêcherait ce genre de choses?

**M. Barbeau:** Si le projet de loi est promulgué, vous vous adresserez à Transports Canada, en commençant par le ministre et en suivant la hiérarchie, car ce seront eux les responsables.

Vous demandez si le projet de loi est suffisamment puissant pour empêcher ce genre de choses. La réponse est oui, sans équivoque. Les pouvoirs du personnel d'inspection ont même été augmentés dans le nouveau projet de loi. L'une des philosophies du projet de loi est d'insister moins sur l'inspection d'éléments qui ne sont plus très nécessaires du point de vue de la sécurité.

*[Text]*

Let me explain that by going back a bit. The Railway Act was written a long time ago, when railways were being built, and attaches an awful lot of importance to the construction and reconstruction of railroads and railway works, from culverts right up to major bridges and signalling systems and so on.

• 1040

The situation as it exists now under the Railway Act is that if a railway wants to build a culvert or something of that nature they have to file plans with the RTC, and those plans have to be approved by the RTC before anything is done. While the construction is going on, the RTC can inspect, can order changes, and then before the work is used the RTC must give its blessing. The railway cannot use that work until the RTC has given its approval. It is a very long and a very cumbersome process. That is but one example. Multiply that by literally thousands a year.

We are taking away attention from that aspect of it and placing attention on inspection and compliance of things that really matter in today's railroading world; that is, the movement, the operation of very heavy, very long trains carrying dangerous commodities through urban areas. In effect, what we are saying is that we are increasing the powers of inspectors to inspect all aspects of operations of railroading and indeed to stop a train if they think that there is something wrong and hold it there until the wrong is corrected. They are really very far-reaching powers.

At the same time, we are looking for an increase in that inspection staff. If we can take away resources from inspecting engineering kinds of things, for which the standards are very well set and where railways really can do a good job, and put the attention on the real safety issues of operating railways, then I think we will have accomplished quite a bit.

So to answer your question again, yes, the powers are there. In fact, not only are we adding powers for the inspection staff, we are giving the Minister an added power of protective direction which is similar to the Transportation of Dangerous Goods Act. In that act the Minister can very quickly pass a regulation to stop what is perceived as a serious problem and one with some urgency. So I think the act takes very good care of that aspect of things.

**Mr. Benjamin:** Will it just be left up to the goodwill of officials in the department or the Minister's office, or is there something written into the bill that will protect an employee? There have been occurrences. For example, a carman bad-orders a car and tags it. It has to come out of the train and get sent off. A foreman comes along and takes the tag off and sends it on. When the employee

*[Translation]*

Permettez-moi d'expliquer cela en vous donnant un peu le contexte. La Loi sur les chemins de fer a été rédigée il y a longtemps, lorsqu'on construisait les chemins de fer, et elle donne beaucoup d'importance à la construction et à la reconstruction des chemins de fer, de la mise en place de ponceaux jusqu'à la construction des grands ponts et aux systèmes de signalisation, etc.

Aux termes de la Loi sur les chemins de fer, si l'on veut construire un ponceau ou quelque chose du genre, il faut présenter les plans au Comité des transports par chemins de fer qui doit approuver le projet avant que les travaux ne commencent. Lors de la construction, des représentants du Comité peuvent procéder à des inspections, ordonner des changements, et avant que l'on ne se serve de cette nouvelle installation, les représentants du Comité auront dû donner leur approbation. C'est un processus fort alambiqué. Et ce n'est là qu'un exemple. Cela se produit des milliers de fois par année.

Nous modifions un peu les choses et nous accordons une attention toute particulière à l'inspection et à la conformité aux règlements de choses qui sont vraiment importantes dans le domaine ferroviaire aujourd'hui, soit la circulation, l'opération de très, très longs trains qui transportent des marchandises dangereuses dans des régions urbaines. De fait, nous avons accru les pouvoirs des inspecteurs qui peuvent maintenant procéder à des inspections pour toute question touchant le transport ferroviaire et de fait, même arrêter un train qu'ils trouvent douteux et en reporter le départ tant qu'ils ne seront pas satisfaits de cette situation. Il s'agit de pouvoirs très importants.

Nous voulons également accroître le nombre d'inspecteurs. Nous espérons pouvoir prendre une partie des ressources qui sont affectées à l'inspection des travaux techniques, car les normes dans ce secteur sont bien établies et les sociétés ferroviaires les respectent, et les consacrer aux vrais problèmes de sécurité qui touchent le fonctionnement des sociétés ferroviaires.

Ainsi, pour répondre à votre question, ces pouvoirs existent. De fait, en plus d'accroître les pouvoirs des inspecteurs, nous donnons maintenant au ministre un nouveau pouvoir qui lui permet de prendre des décisions particulières pour promouvoir la sécurité, on peut comme on le prévoit dans la Loi sur le transport des marchandises dangereuses. En effet, dans cette loi, le ministre peut rapidement adopter un règlement qui permettrait de mettre fin à ce qui semble être un grave problème, un problème urgent. Je crois donc que la loi est très efficace à cet égard.

**M. Benjamin:** Le projet de loi prévoit-il des mesures qui permettraient de protéger un employé ou s'en remet-on simplement à la bonne volonté des fonctionnaires du ministère ou au personnel du ministre? Il y a déjà eu des problèmes à cet égard. Par exemple, un préposé aux wagons peut penser qu'un wagon n'est pas sécuritaire; il y place une étiquette, ce wagon est enlevé et mis de côté.

## [Texte]

complains about it, he is considered a trouble-maker and runs the risk of being disciplined if he... insubordination. What protection does that employee have? If he knows something is being done improperly will his anonymity be protected? If something is done which he believes to be improper and unsafe, does he have to get it in writing from a superior or a supervisor in order to protect himself? It is a little difficult if it is pitch black and you are switching in a yard 40 miles from nowhere. Those kinds of things go on. Will the machinery allow for the protection of an employee who, if you will pardon the expression, blows the whistle?

**Mr. Barbeau:** Quite a few elements have come to mind. First of all, we have not written into the bill anything to deal with the specifics that you talk about, because it would be very complex to do that kind of thing in a bill. However, there are global provisions I think which would take care of it. Outside of the railway safety bill itself, there is the Canada Labour Code, which is very specific with regard to tampering with safety. Now, that would seem to be one of the cases.

• 1045

If a foreman on a job actually went against an railway inspector's directions to take a car out, it could be interpreted as tampering with safety and could fall under those provisions.

In terms of our own act, the things that come to mind are the global approach to increased inspection staff on the part of the regulator, who would be working very intimately with the staff associations and with the railroads on safety matters. Hopefully they would instil a spirit of collaboration that would get rid of this kind of attitude. What you are talking about very much refers back to this machismo railroader culture, which exists in the railroads and also in other industries.

As a personal example, I worked in mines. I worked in hard-rock mines where the same kind of thing occurs or has a tendency to occur. It is a question of attitude on the part of management and on the part of employees to make sure every detail of safety rules, regulations, and good sense are respected all along the line. The act covers this in a global kind of way.

There is another provision in the bill we are proposing that could have some effect, namely the consultative committee we are proposing be set up. It would include members from the staff associations and from railroad management, and shippers and other interested parties. In them, this kind of thing could be discussed and solved at

## [Traduction]

Un chef d'équipe décide d'enlever cette étiquette et fait rajouter ce wagon au train. Lorsque l'employé se plaint, on le traite en fauteur de troubles et on prendra peut-être des mesures disciplinaires à son égard car on l'accusera d'insubordination. Comment cet employé est-il protégé? S'il sait que les choses ne tournent pas rond, lui assurera-t-on l'anonymat? S'il pense que l'on procède à une manœuvre qui n'est ni appropriée ni sécuritaire, doit-il avoir une note de son surveillant ou de son supérieur pour être protégé? Ce n'est pas facile s'il fait noir et que vous procédez à des manœuvres dans une gare qui se trouve au diable vauvert. Pourtant, ce sont des choses qui se produisent. L'employé qui, si je puis m'exprimer ainsi, vend la mèche, sera-t-il protégé?

**M. Barbeau:** Divers facteurs entrent en ligne de compte. Tout d'abord, nous n'avons pas prévu, dans le projet de loi, de mesures qui portent précisément sur ce dont vous venez de parler, parce qu'il serait très difficile de prévoir des dispositions à cet égard dans ce projet de loi. Cependant, il existe des dispositions générales qui pourraient aider l'employé. En plus de ce projet de loi sur la sécurité ferroviaire, il existe également un Code canadien du travail qui a des dispositions bien précises sur les infractions aux règlements sur la sécurité. L'exemple que vous nous donniez porte sur un cas d'infraction au Code sur la sécurité.

Si un chef d'équipe décidait de passer outre à la décision d'un inspecteur qui voulait que l'on enlève un wagon d'un train, aux termes des dispositions, il s'agirait d'une infraction au Code de sécurité.

Pour ce qui est de notre loi, pour éviter ce genre de problème on prévoit une augmentation du nombre d'inspecteurs, qui collaboreraient de façon très étroite avec les associations représentant les employés et avec les sociétés ferroviaires dans le domaine de la sécurité. Nous espérons qu'il pourrait y avoir un esprit de collaboration qui permettrait de faire disparaître ce genre de problème. Ces situations sont attribuables dans une large mesure à cette espèce de culte machiste du cheminot qui existe dans le secteur ferroviaire; on retrouve des situations semblables dans d'autres secteurs.

Permettez-moi de vous donner un exemple que je connais bien, soit celui des mines. J'ai travaillé dans des mines en roche dure où le même genre de chose se produit ou peut se produire. C'est une question d'attitude de la part de la direction et des employés qui doivent s'assurer que les règlements de sécurité sont respectés et que l'on fait preuve de bon sens. C'est un peu ce que prévoit la loi.

La disposition du projet de loi qui porte sur la création d'un comité consultatif pourrait elle aussi faciliter les choses. Ces comités regrouperaient des représentants des employés, de la direction, des expéditeurs et d'autres groupes intéressés. Ces comités discuteraient de ce genre de problèmes et y trouverait des solutions; puisque tous

[Text]

very high levels to permeate the organization, we would hope.

I do not know if I am missing other elements, and I do not know if I am answering your question directly enough.

**Mr. Benjamin:** It brings me back to the point I made at the beginning regarding the kinds of economic pressures, for example, our railroads are under now and would be more so over the next few years. You quite often force otherwise reputable, conscientious managers to cut corners or to cheat because of the bottom-line syndrome and because of what their competitors are doing to them. We are going to have a lot of fun. This is why I was asking about... I should have had another word in there. Investigation is after the fact. To investigation, inspection, and enforcement I will add monitoring.

What kind of size of a force and how quickly do you envisage it being on staff in the department and later on in the investigation board? How many do you have now and how many do you envisage having, say, a year from now?

**Mr. Barbeau:** I am afraid it is difficult for me to answer the question in precise terms. I understand the number of staff right now who are responsible for inspection, monitoring and compliance range around 85 or 87.

**Mr. McNeil:** There are approximately 83 technical officers out there right now.

**Mr. Benjamin:** That is 83 people for 100,000 miles of track, a couple of hundred thousand items of rolling stock, several thousand locomotives, and 80,000 employees. You have 87 people; it is ridiculous.

**The Chairman:** What percentage of that would be in the United States?

**Mr. Barbeau:** I am afraid I cannot tell you. Again, this is information we could get for you. I have been told this, but my memory just does not serve me right.

**The Chairman:** I would be interested. It gives some perspective.

**Mr. Barbeau:** The system in the U.S. is also quite different.

**The Chairman:** I know it is altogether different, but it will give some perspective along with 100,000 miles of track.

**Mr. Barbeau:** We would be pleased to get some facts for you. In terms of the second part of your question regarding how many people we will have, we have a study going on right now on what organization we could have under this new bill. If need be, we will be approaching authorities to give us more resources if they are needed. I

[Translation]

les intéressés participeraient à cette discussion, nous croyons que cela permettrait de convaincre tous les intervenants de la validité des décisions.

Je ne sais pas s'il y a d'autres choses qui m'échappent, ou même si j'ai répondu à votre question.

**M. Benjamin:** J'en reviens à ce que j'ai dit plus tôt lorsque j'ai parlé des pressions économiques qui sont exercées actuellement sur nos sociétés ferroviaires; les choses empireront au cours des prochaines années. Tout cela force des directeurs qui normalement seraient fiables et consciencieux à faire des économies de bouts de chandelles ou à tricher parce que tout ce qui compte, c'est le profit et la compétitivité. Cela ne sera pas joli, joli. C'est pourquoi je voulais savoir... J'aurais préféré une autre expression. Quand l'on parle d'enquête, c'est qu'il y a déjà un problème. J'ajouterais le terme «surveillance» aux expressions «enquête», «inspection» et «mise en application».

Combien d'employés seront responsables de l'inspection? Combien faudra-t-il de temps avant que le ministère et, plus tard, les commissions d'enquêtes, soient dotés du personnel nécessaire? Combien d'inspecteurs y a-t-il actuellement? Combien devrait-il y en avoir dans un an, par exemple?

**M. Barbeau:** Il est assez difficile de répondre à cette question de façon précise. Il y a actuellement entre 85 ou 87 personnes responsables de l'inspection, de la surveillance et du respect des règlements.

**M. McNeil:** Il y a actuellement environ 83 agents techniques.

**M. Benjamin:** Ces 83 personnes sont chargées de l'inspection de 100,000 milles de voies ferrées, d'environ 200,000 pièces de matériel roulant, de plusieurs milliers de locomotives et de 80,000 employés. C'est ridicule de n'avoir que 87 personnes.

**Le président:** Quel pourcentage de ces effectifs se trouve aux États-Unis?

**M. Barbeau:** Je ne peux malheureusement pas vous répondre. Encore une fois, je peux obtenir ces renseignements si vous les désirez. On m'a déjà fait part de ces statistiques, mais j'ai oublié.

**Le président:** Je voudrais bien connaître ces chiffres. Cela nous permettrait de mieux comprendre la situation.

**M. Barbeau:** Le système américain est bien différent.

**Le président:** Je sais, mais cela nous donnera une bonne idée de la façon dont fonctionnent les choses, surtout si l'on sait qu'il y a 100,000 milles de voies ferrées.

**M. Barbeau:** Nous serons heureux de vous fournir ces renseignements. Quant à la deuxième partie de votre question, qui porte sur le nombre d'inspecteurs d'ici un an, nous procédons actuellement à une étude du type de réorganisation qui sera nécessaire aux termes du nouveau projet de loi. Si c'est nécessaire, nous communiquerons

*[Texte]*

cannot answer at this point as to how much it will be. There will be a shift of emphasis and so a transfer of responsibilities of people, but as for how many, I do not know.

**Mr. Benjamin:** I have one final one for now, Mr. Chairman, regarding the matter of before-the-fact operations. I suspect that the investigation currently started over the mishap at the steel plant yards in the main CP Lanigan subdivision north of Regina, which will bring some of this out. However, I am thinking of the legislation, and it may already be there in the Railway Act; I am not certain. I suspect the investigation will show that had a certain thing been in place the accident would not have happened. At that mishap, for example, two men were killed and there was quite a bit of damage. There was a grey box on the lead locomotive of that 80-car freight train that is now being looked at in Winnipeg. But here is a situation where yard engines come out of the spur tracks in the Ipsco plant onto the mainline. The only protection is a yard limit board. The yard limit board is a wooden sign. We will never know for sure, but it just may be that it was pitch black, and in the few seconds it was in his headlights the guy missed it.

• 1050

This is hypothetical, but would there be sufficient power in this bill, or is there already in place authority whereby in locations where there is frequent movement into superior train territory by inferior operations you could, for example, order yard and station protection signals with a yard limit board? I know that the yard limit board dictates you must come in under full control, be able to stop within half the distance you can see. The speed limit is 50 kilometres, 30 miles per hour, or something like that.

In any event, in areas where there is frequent movement, conflicting movements of inferior to superior trackage, and vice versa, rather than just leaving it up to a wooden sign, could someone order the railroad to install yard and station signals, so when the light was red, nobody else could enter that track?

**Mr. Barbeau:** Mr. Chairman, the answer in both cases is yes. The power exists in the present Railway Act and in the proposed Railway Safety Act.

**Mr. Benjamin:** When I mentioned this to a railway officer out of Winnipeg at the site of the mishap last week, he said God, can you imagine the amount of money that will cost, all the locations in our system right across Canada? I said yes, it would cost a pile of money. He said

*[Traduction]*

avec les autorités pour obtenir de plus grandes ressources. Cependant, je ne peux pas vous dire maintenant combien d'employés nous aurons. Il y aura un changement, comme je l'ai signalé à l'égard de l'importance accordée à certaines fonctions, et il y aura de plus de nouvelles responsabilités pour certains employés; cependant, je ne peux pas vous donner de chiffre.

**M. Benjamin:** J'aimerais poser une dernière question, monsieur le président, sur les inspections qui devraient se dérouler avant qu'il y ait des accidents. Je pense que l'enquête que l'on a entreprise sur l'accident qu'il y a eu à la gare de l'aciérie dans le secteur CP Lanigan, au nord de Regina, fera ressortir certains de ces problèmes. Je pense particulièrement à la loi dont nous sommes saisis actuellement et, quoique je n'en sois pas certain, il se pourrait même qu'il y ait des dispositions à cet égard dans la Loi sur les chemins de fer. Je crois que cette enquête révélera que cet accident ne se serait pas produit s'il y avait eu un certain matériel sur les lieux. Lors de cet incident, par exemple, deux hommes sont morts et il y a eu toutes sortes de dommages matériels. Il y avait une boîte grise à bord de la locomotive de tête de ce train de 80 wagons de marchandises; on l'examine actuellement à Winnipeg. Les wagons sont passés des rails fixes de passage de l'usine Ipsco sur la voie ferrée principale. La seule protection est un signal de limite de manœuvre. Ce signal est fait de bois. Nous ne le saurons jamais, mais il est fort possible qu'il faisait alors très noir et que le mécanicien n'a pas vu ce signal lorsque ses phares l'ont illuminé.

Ce n'est qu'une hypothèse. Si ce pouvoir n'existe pas déjà, ce projet de loi permettrait-il d'assurer que lorsqu'il y a souvent des trains inférieurs qui empruntent les voies habituellement réservées aux trains supérieurs, on ajoute aux signaux de limite de manœuvre d'autres signaux de protection? Je sais que lorsqu'il y a un signal de limite de manœuvre, cela veut dire que vous devez maîtriser la locomotive et être en mesure d'arrêter après avoir parcouru la moitié de la distance entre la locomotive de tête et le signal. La limite de vitesse est de 50 kilomètres-heure, soit environ 30 milles à l'heure.

De toute façon, pourrait-on ordonner aux sociétés ferroviaires d'installer des signaux de chantier et de gare là où il y a beaucoup de trains supérieurs et inférieurs qui voyagent; cela serait préférable à un simple signal de limite de manœuvre en bois, car lorsque le feu serait rouge, personne d'autre ne pourrait voyager sur cette voie.

**M. Barbeau:** Monsieur le président, je peux répondre dans l'affirmative à ces deux questions. Ce pouvoir existe dans la Loi sur les chemins de fer et est prévu dans la Loi sur la sécurité ferroviaire.

**M. Benjamin:** Lorsque j'en ai parlé à un préposé des chemins de fer à Winnipeg, là où a eu lieu l'accident la semaine dernière, il m'a dit: vous ne vous imaginez pas combien d'argent ça va coûter d'installer quelque chose comme ça à tous les croisements au Canada? J'ai dit: oui,

**[Text]**

let us not be ridiculous. I asked how much this one wreck alone had cost him. You have a couple of million dollars gone in locomotives, cars and Lord knows what else. That was the first thing that came to his head. That was his mind-set, what it is going to cost. Safety costs money, but I would rather be safe than sorry. What do we do about getting this kind of a mind-set in corporation lawyers and chartered accountants, who would not know one end of the locomotive from the other, but run our railroads?

**The Chairman:** You answered that the power is there now. You nodded your head in the negative, when Mr. Benjamin was posing the question about the wooden yard sign. I may have misconstrued it.

**Mr. Barbeau:** I think I may have been nodding my head when Mr. Benjamin said they may not have seen it. I understand that accident happened in excellent visibility. It was just a guess on my part. I am sorry.

**The Chairman:** I thought that was interesting, because you were not nodding your head in the flow of the question. I wish you had verbalized it rather than done it with gyrations.

On the point Mr. Benjamin mentioned earlier, about the challenge on the line, whether it is a switching yard in the middle of nowhere, and the understandable problem of the on site person doing something going to be counterintuitive, challenged or changed by his superior, is there any mechanism now whereby with anonymity to a point there are any types of records or figures somewhere in the monitoring process where this type of thing has occurred? Are we talking about something that is on a regular basis? Is there some way we can get a perspective on that, that this is rare or it is pretty common?

• 1055

**Mr. Barbeau:** I understand the CTC does get anonymous reports on the part of employees on a regular basis and it looks into them. I do not know if—

**The Chairman:** The CTC would have whatever records they have of this type of information complaint or report.

**Mr. Barbeau:** I would think so, yes.

**The Chairman:** Thank you. Well, we will pursue that further.

**M. Robichaud:** Ce projet de loi prévoit des modifications au Code criminel. On veut inclure le matériel ferroviaire dans le Code. On parle aussi d'amendes de 10,000\$ et de 50,000\$. Pouvez-vous nous expliquer comment on est arrivé à ces montants dans ce cas-ci? Ou est-ce la même chose partout?

**M. Barbeau:** De notre côté, en travaillant avec le ministère de la Justice, nous avons décidé qu'il y aurait des amendes et que ces amendes seraient substantielles.

**[Translation]**

c'est vrai, ça coûterait beaucoup d'argent. Il m'a dit qu'il ne fallait pas perdre les pédales. Je lui ai demandé alors combien avait coûté cet accident. Je lui ai dit: vous avez perdu des locomotives, des wagons et d'autres choses qui valaient environ 2 millions de dollars. Mais cela a été sa première réaction, combien cela va-t-il coûter? La sécurité coûte de l'argent, mais j'aimerais mieux prévenir que guérir. Comment peut-on en convaincre les avocats et les comptables, qui ne connaissent pas la différence entre un wagon et une locomotive, mais qui pourtant sont responsables de l'administration de nos sociétés ferroviaires?

**Le président:** On a répondu que ce pouvoir existait. Cependant, notre témoin a fait signe que non lorsque M. Benjamin a posé sa question sur le signal de limite de manœuvre en bois. J'ai peut-être mal compris.

**M. Barbeau:** Non; je crois que je faisais signe que non lorsque M. Benjamin a dit qu'il est possible que le mécanicien n'ait pas vu le signal. J'avais cru comprendre que lorsque cet accident s'est produit, il n'y avait aucun problème de visibilité. C'était une réaction, je m'excuse.

**Le président:** Je trouvais ça plutôt intéressant, parce que vous n'avez pas fait de geste lorsqu'il a posé toute cette question. Je préférerais quelques mots à ces gestes.

Pour ce qui est de la question que vous a posée M. Benjamin un peu plus tôt, sur les malentendus entre un employé et son supérieur, dans une gare de triage au diable vauvert, que se passe-t-il? Si un employé prend une décision qui sera annulée ou modifiée par la suite par son supérieur, existe-t-il un mécanisme qui puisse garantir l'anonymat de cet employé? Est-ce que l'on tient des dossiers sur ce genre d'incident dans le cadre du mécanisme d'inspection et de surveillance? Est-ce que cela se produit régulièrement? Quelqu'un pourrait-il nous indiquer si c'est courant ou plutôt rare?

**M. Barbeau:** Je crois comprendre que la CTC reçoit régulièrement des rapports anonymes de la part d'employés et qu'elle fait enquête chaque fois qu'elle en reçoit. J'ignore si. . .

**Le président:** Je suppose que la CTC aurait dans ses dossiers des rapports sur ces plaintes anonymes.

**M. Barbeau:** J'imagine que oui.

**Le président:** Merci. Nous allons revenir là-dessus.

**Mr. Robichaud:** This bill provides for amendments to the Criminal Code to include railway equipment in the code. Mention is also made of fines of \$10,000 and \$50,000. Could you explain how those amounts were chosen in this case? Or is it the same everywhere?

**Mr. Barbeau:** Well, for our part, working with the Department of Justice, we decided there would be fines, and that these fines would be substantial ones. The

*[Texte]*

Les décisions concernant les montants ont été prises par le ministère de la Justice. Je ne peux pas vous donner d'explication précise à ce sujet, mais selon ce que je comprends, ce sont des montants constants dans certains textes législatifs. Je pourrais cependant fouiller la question et vous donner plus de renseignements. Si vous le désirez, je parlerai à nouveau aux gens du ministère de la Justice pour tâcher de savoir pourquoi ces montants ont été établis.

**M. Robichaud:** En effet, il serait bon que nous sachions ce qui justifie ces montants-là.

On dit ici que les agents de la paix pourront faire des tests comme ceux qu'ils font sur le bord de la route dans le cas de personnes qu'ils soupçonnent de conduire en état d'ébriété. Est-ce que cela veut dire que la même chose pourrait se faire dans le cas des gens qui font manoeuvrer des machines sur les chemins de fer?

**M. Barbeau:** Oui, c'est exact.

**M. Robichaud:** Donc, de temps à autre, on va ordonner aux agents de la paix d'aller faire des tests comme ceux qu'ils font sur le bord de la route, à bord des bateaux ou ailleurs?

**M. Barbeau:** Oui, cela pourrait se produire. Remarquez que la pratique normale voudra plutôt que les services d'un agent soient demandés par un inspecteur de l'agence gouvernementale responsable ou par le chemin de fer lui-même. Je doute fort que des agents de police, de la Gendarmerie royale ou d'un corps policier provincial ou municipal, arrêtent des trains de leur propre initiative pour faire subir des tests aux conducteurs de ces trains.

**M. Robichaud:** Non, il ne s'agit pas d'arrêter les trains. Les trains arrêtent régulièrement dans les gares. Est-ce qu'à un moment donné, ce sera à la discrétion des inspecteurs? Les inspecteurs n'ont pas le pouvoir de faire subir un test, n'est-ce pas? Ils doivent demander à un agent de la paix de le faire.

**M. Barbeau:** Oui.

**M. Robichaud:** Donc, les agents de la paix viendront seulement lorsqu'on les appellera?

**M. Barbeau:** J'ai bien l'impression que ce sera la pratique. Ils viendront seulement lorsqu'on les appellera.

**The Chairman:** I do not see any other questions. We have had a pretty good morning here this morning. That was really part of the whole purpose of this morning, along with the generality we covered: to see where the recommendations apply in the bill. Also, when we get the bill, obviously you, Mr. Barbeau, or some people, will be back, going over it with us clause by clause and pointing out in more detail some of the transferring or transposing in the recommendations to the proposed legislation. In the meantime, it would expedite our work if you could send that memo as to where the recommendations have been implemented directly to the clerk, who will circulate it to all members. That is something we are all certainly looking forward to.

*[Traduction]*

decision as to the amounts of the fines was made by the Department of Justice. I am afraid I cannot give you many specifics in that respect, but I understand they are the amounts used in other pieces of legislation. I could perhaps look into the matter and provide you with more information at a later date. If you like, I will discuss it with officials of the Department of Justice to try and find out why those particular amounts were chosen.

**Mr. Robichaud:** Yes, it would be useful for us to know what the justification for those amounts was.

It also says here that peace officers will be able to carry out tests like those done at the roadside when people are suspected of being drunk when driving. Does that mean the same thing could happen to people who operate machines on the railway?

**Mr. Barbeau:** Yes, exactly.

**Mr. Robichaud:** So, from time to time, peace officers will be ordered to conduct tests such as those carried out at the roadside or on boats or elsewhere?

**Mr. Barbeau:** Yes, it is possible. However, I should point out that the normal practice would be for an inspector of the responsible government agency or the railway itself to request the services of such an officer. I doubt very much that police or RCMP officers or members of any provincial or municipal police corps would take it upon themselves to stop trains in order to have the conductor take such a test.

**Mr. Robichaud:** No, I did not mean that they would stop trains. Trains do stop regularly in stations. But at some point, would this be done at the discretion of the inspector? I do not believe inspectors have the power to carry out the tests themselves, do they? They must ask a peace officer to do it.

**Mr. Barbeau:** Yes.

**Mr. Robichaud:** So, peace officers would only come if they were summoned?

**Mr. Barbeau:** Well, that is my impression of how things would work. They would only come if they were summoned by the authorities.

**Le président:** Je pense que les députés n'ont plus de questions à poser. Notre séance de ce matin a été assez fructueuse. C'était d'ailleurs l'un des objectifs de la séance de ce matin, de parler non seulement des généralités, mais de voir dans quels articles du projet de loi les recommandations ont été suivies. Évidemment, lorsque nous commencerons notre examen détaillé du projet de loi, vous, monsieur Barbeau, ou d'autres fonctionnaires reviendrez nous expliquer les dispositions article par article, en nous indiquant exactement quelles recommandations ont été retenues dans le projet de loi. Entre-temps, auriez-vous donc l'obligeance d'envoyer directement au greffier une petite note pour nous indiquer où les recommandations ont été retenues sans

[Text]

**Mr. Benjamin:** I am wondering if you gentlemen could do a perusal of recommendations of the Mississauga inquiry and the MacGregor inquiry regarding how many are in place, etc.

**Mr. Churcher:** Which inquiry was that? Do you mean MacGregor, Manitoba?

**Mr. Benjamin:** Yes, Mississauga or MacGregor. Are there any remaining recommendations there that it is felt should be done, that are being put in place now or have already been put in place similar to the Foisy one?

**The Chairman:** It would be interesting if you can do it. Obviously if the debate in the House is going to start some time next week, the sooner we get it the better in terms of having a very proper and open debate. This is a matter that all members are very interested in and concerned about.

I really want to thank you for coming this morning. As I said, we will undoubtedly see you again when we get the bill before us.

Before we go, and now that we have Mr. Reid and Mr. Angus here, after the steering committee meeting yesterday it was thought that Mr. Reid and Mr. Angus could get together and come up with a little piece of paper to give members at our next meeting as to what they would like the committee to do to conclude the St. Lawrence Seaway study. There is a concern—and there has been some discussion with some members, and I must say the Chair shares part of this view—that there are so many studies out on the whole issue of the seaway, be it the Quebec government study or the Great Lakes study. We have had some witnesses, but not that many, on it. They could suggest where we could usefully explore in further committee hearings, and they could digest those studies to see what we can really fully do.

In other words, perhaps you two, who have been very understandably interested in this issue, would suggest where we should explore to see whether or not what you suggest is already covered in some of the studies, and we could have a full discussion on that issue so we can plan our timetable. We might be able to do that on Thursday, quite frankly, because Thursday is on the Canadian National, and primarily it is going to be on the CN shops in Moncton as one phase and perhaps some other elements of CN. That would give us time in the afternoon to determine what this workload is and where we go from here. We have some thoughts, but we would like that.

[Translation]

changement aucun? Celui-ci se chargera de la faire distribuer à tous les membres du Comité. Nous attendons avec impatience cette petite note.

• 1100

**M. Benjamin:** Je me demande si vous pourriez étudier les recommandations de l'enquête faite à Mississauga et de l'enquête de MacGregor pour nous dire combien de recommandations ont déjà été mises en application.

**M. Churcher:** De quelle enquête s'agit-il? Vous parlez de celle faite à MacGregor au Manitoba?

**M. Benjamin:** Oui, celle de Mississauga ou de MacGregor. Est-ce qu'il reste un certain nombre de recommandations qui devraient être appliquées, qui sont en voie d'application ou qui ont déjà été appliquées, comme celles de Foisy?

**Le président:** Oui, ce serait intéressant si vous pouviez nous obtenir cette information-là. Bien sûr, si le débat à la Chambre doit débiter la semaine prochaine, plus tôt nous l'aurons, mieux ce sera du point de vue du débat que nous allons pouvoir tenir là-dessus. C'est une question qui intéresse et inquiète tous les députés.

Je voudrais vous remercier de votre comparution ce matin. Comme je vous l'ai déjà dit, nous allons sûrement vous revoir une fois que nous commencerons notre examen du projet de loi proprement dit.

Avant que je ne lève la séance, et puisque nous avons maintenant M. Reid et M. Angus parmi nous, je tiens à vous signaler qu'après la réunion du Comité directeur d'hier, on pensait que M. Reid et M. Angus pourraient peut-être se mettre ensemble et mettre par écrit leurs suggestions quant à la façon dont le Comité pourrait conclure son étude de la Voie maritime. Certains craignent—et je sais que certains membres du Comité ont déjà discuté de leurs inquiétudes—inquiétudes que le président partage dans une certaine mesure—qu'il n'y ait déjà trop d'études sur la Voie maritime, qu'il s'agisse de celle du gouvernement du Québec ou de celle sur les Grands lacs. Nous avons déjà reçu certains témoins, mais pas beaucoup. Mais ils pourraient certainement nous indiquer, dans le cadre de nos audiences là-dessus, quelles questions mériteraient qu'on les étudie en plus de profondeur, tout en nous aidant à comprendre les études déjà faites sur le sujet.

Autrement dit, vous deux, qui vous intéressez beaucoup à la question, pourriez peut-être nous suggérer les questions qui méritent qu'on les approfondisse, et à ce moment-là, on pourrait tenir une discussion là-dessus pour nous permettre de planifier notre calendrier. On pourrait peut-être le faire jeudi, puisque nous recevons les représentants du Canadien national ce jour-là, pour parler surtout des ateliers CN à Moncton et peut-être d'autres aspects de la question. Ainsi nous aurions le temps l'après-midi pour déterminer quelle va être notre charge de travail et ce que nous voulons faire. Nous avons déjà quelques idées là-dessus, mais nous aimerions que vous nous fassiez vos suggestions.

[Texte]

**Mr. Reid:** One suggestion might be made. Now that the Welland Canal has been drained and a good deal of work is going on, it might be worth having a meeting in St. Catharines when we consider some pertinent matters related thereto. You would be able to see in an unusual way the canal itself. On the day you arrive, we will give you a tour.

**Mr. Angus:** That is a good point.

**The Chairman:** Those are the types of things we want to see and have the full committee digest then.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, I am more than happy to get together with Mr. Reid between now and Thursday and put something together. Were you suggesting that we have a steering committee meeting on Thursday afternoon to deal with it?

**The Chairman:** We will see how the day develops. If we cannot do it on Thursday, we would rather do it—

**Mr. Angus:** The only problem is that I am scheduled to leave at 12.30 p.m.

**The Chairman:** All the more reason to talk to Mr. Reid and reduce it to a little piece of paper. Mr. Reid is a very good advocate, and obviously would be able to carry your thoughts to this meeting. If it is not opportune, we can do it next week, but the sooner we can do it the better, because time is moving on.

**Mr. Angus:** I want to get it wrapped up too.

**The Chairman:** We all do.

I want to thank you for coming, and I do commend the department again. I know we have done it before, but I think it is a healthy exercise. It certainly never occurred too much to me when I was in opposition to get the briefing books even before we start second reading on the bill. It certainly is good food for thought, and it certainly helps to give more information in order to have the broadest and most representative debate you can have. I do commend the department, the Minister and the officials for doing that.

I wish they had done it a heck of a lot sooner when I was sitting on that side of the table as a critic. Sometimes I would get up in the House of Commons and debate something I did not know specifically that much about, so I had to get rhetorical rather than educational, which of course no politician should ever do and has never done around this table.

I want to thank you very much for coming. Colleagues, thanks for the co-operation. We will meet at 9.30 a.m. on Thursday. The meeting is adjourned.

[Traduction]

**M. Reid:** Je pourrais peut-être vous faire une suggestion. Maintenant que le canal Welland a été vidé et qu'on a entamé les travaux, il conviendrait peut-être que nous tenions une réunion à St. Catharines pour discuter de certaines questions pertinentes qui y sont reliées. Vous pourriez d'ailleurs voir le canal. Le jour de votre arrivée, on va vous faire visiter.

**M. Angus:** C'est une bonne idée.

**Le président:** Voilà justement le genre de suggestions que nous voulons obtenir pour que tous les membres du Comité puissent en discuter ensemble.

**M. Angus:** Monsieur le président, je serais très heureux de rencontrer M. Reid d'ici jeudi pour préparer quelque chose. Proposiez-vous que nous tenions une séance du comité directeur jeudi après-midi pour discuter de cela?

**Le président:** Eh bien, nous allons voir comment nos travaux vont progresser ce jour-là. Si nous ne pouvons le faire jeudi, nous préférierions que ce soit. . .

**M. Angus:** Le seul problème, c'est que je dois partir à midi trente.

**Le président:** Il est donc d'autant plus important que vous en discutiez avec M. Reid pour nous préparer un petit topo. M. Reid est un excellent avocat, et pourrait certainement expliquer vos idées lors de cette réunion. Si le jour prévu ne vous convient pas, nous pouvons toujours le faire la semaine prochaine, mais il ne faudrait tout de même pas perdre trop de temps.

**M. Angus:** Moi, aussi, je voudrais qu'on règle la question.

**Le président:** Je pense que c'est ce que souhaite tout le monde.

J'aimerais donc vous remercier de votre comparution, et je saisis l'occasion de féliciter le Ministère encore une fois. Je sais que cela s'est déjà fait, mais c'est quand même très utile. Lorsque j'ai été membre de l'Opposition, il ne me serait jamais venu à l'esprit de demander les cahiers d'information avant même que le projet de loi ne soit à l'étape de la deuxième lecture. Mais cela nous donne à réfléchir et c'est sûr que ces cahiers renferment toutes sortes d'informations utiles qui nous permettront de tenir le débat le plus complet et le plus représentatif possible là-dessus. Je félicite donc le Ministère, le ministre et ses collaborateurs de les avoir mis à notre disposition.

J'aurais souhaité simplement qu'ils le fassent beaucoup plus tôt, au moment où j'étais encore critique. Il m'arrivait parfois de me lever à la Chambre des communes pour débattre une question au sujet de laquelle je n'avais que très peu de renseignements, et par conséquent, j'étais bien obligé de faire plus appel à la rhétorique qu'à l'information—chose qu'aucun homme politique ne devrait faire et qu'on n'a d'ailleurs jamais fait autour de cette table.

Je vous remercie d'être venus. Et je remercie mes collègues de leur collaboration. Nous nous réunissons à neuf heures trente jeudi matin. La séance est levée.















*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

WITNESSES

*From the Department of Transport:*

Victor Barbeau, Assistant Deputy Minister, Surface  
Group;

Colin Churcher, Director general, Railway Safety.

TÉMOINS

*Du ministère des Transports:*

Victor Barbeau, sous-ministre adjoint, Groupe de  
surface;

Colin Churcher, directeur général, Sécurité ferroviaire.

CAI  
XC27  
-T82

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 48

Thursday, January 28, 1988

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 48

Le jeudi 28 janvier 1988

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the  
Standing Committee on*

## Transport

*Procès-verbaux et témoignages du Comité  
permanent des*

## Transports

### RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 96(2), matters relating  
to the closure of CN shops in Moncton, New  
Brunswick

### CONCERNANT:

Conformément à l'article 96(2) du Règlement,  
étude des questions relatives à la fermeture des  
ateliers du CN à Moncton au Nouveau-Brunswick

### WITNESSES:

(See back cover)

### TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament,  
1986-87-88

Deuxième session de la trente-troisième législature,  
1986-1987-1988

## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl L. Gray

### Members

Iain Angus  
Ross Belsher  
Les Benjamin  
Terry Clifford  
Dennis H. Cochrane  
Joe Reid  
Fernand Robichaud  
Gordon Taylor  
Brian Tobin—(11)

(Quorum 6)

Ellen Savage

*Clerk of the Committee*

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl L. Gray

### Membres

Iain Angus  
Ross Belsher  
Les Benjamin  
Terry Clifford  
Dennis H. Cochrane  
Joe Reid  
Fernand Robichaud  
Gordon Taylor  
Brian Tobin—(11)

(Quorum 6)

*Le greffier du Comité*

Ellen Savage

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

THURSDAY, JANUARY 28, 1988  
(83)

*[Text]*

The Standing Committee on Transport met at 9:34 o'clock a.m., in Room 253-D, Centre Block, this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

*In attendance:* John Christopher, Research Officer, Library of Parliament. David Cuthbertson, Consultant to the Committee.

*Witnesses: From Canadian National:* J.H.D. Sturgess, Senior Vice-President and Chief Operating Officer; D.L. Fletcher, Senior Vice-President, Operations; J.G. Turvolgyi, Assistant Chief, Motive Power.

In accordance with its mandate under Standing Order 96(2), the Committee commenced consideration of its examination of the closure of the CN shops in Moncton, New Brunswick.

The witnesses made opening statements and answered questions.

At 11:53 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage  
*Clerk of the Committee*

**PROCÈS-VERBAL**

LE JEUDI 28 JANVIER 1988  
(83)

*[Traduction]*

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 34, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

*Aussi présents:* John Christopher, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement. David Cuthbertson, conseiller du Comité.

*Témoins: Du Canadien National:* J.H.D. Sturgess, premier vice-président et chef de l'exploitation; D.L. Fletcher, premier vice-président, Exploitation; J.G. Turvolgyi, chef adjoint, Traction.

Conformément au mandat que lui confie le paragraphe 96(2) du Règlement, le Comité entreprend d'examiner les questions relatives à la fermeture des ateliers du CN à Moncton, au Nouveau-Brunswick.

Les témoins font des déclarations préliminaires et répondent aux questions.

À 11 h 53, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*  
Ellen Savage

## EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Thursday, January 28, 1988

• 0934

**The Chairman:** I see a quorum for taking evidence. We want to move right along this morning. This is another committee day where members have many varied conflicts.

• 0935

I would like to welcome the officials from CN, Mr. Sturgess, who is senior vice-president and chief operating officer, appearing with Mr. Fletcher and Mr. Turvolgyi.

This is the continuing story of the Moncton shop situation that has been before this committee for some time. I know perhaps some people were not overly happy, not just in CN but perhaps even within the administration, about the committee again exploring this decision, but I hope the evidence focuses on... When you appeared before, we understood certain arrangements were going to be made, and then, whether because of arbitration board decisions or whatever, the end result had several circumstances which, certainly on the surface, surprised some of us and certainly surprised the members who had been very active in this from the first. So that is really the reason we are here, to get some explanation of that.

**Mr. John Sturgess (Senior Vice-President and Chief Operating Officer, Canadian National Railway Company):** Good morning, Mr. Chairman, members of the committee. My name is John Sturgess. I am senior vice-president and chief operating officer with Canadian National, and I am responsible for CN Rail's operations. I am appearing before you today, at your request, to explain the reason behind CN's announcement earlier this month that closure of the Moncton shops will be complete by September of this year.

With me is Mr. Douglas Fletcher, who is senior vice-president of operations, and Mr. Joe Turvolgyi, who is assistant chief of motor power. Certainly Mr. Fletcher has been before this committee before and discussed this issue with you.

In response to your request, we are going to review with you the situation that led us to this decision. In essence, it is an updated summary of the study we did earlier, two or three years ago, when it became evident to us that we have surplus capacity in our main shops. That study dealt with our three shops, the other two being at Pointe Saint-Charles in Montreal and at Transcona in Winnipeg.

## TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le jeudi 28 janvier 1988

**Le président:** Je vois que nous avons le quorum; je vais donc ouvrir tout de suite la séance. Les députés sont très occupés aujourd'hui, alors il ne faut pas perdre de temps.

Je voudrais souhaiter la bienvenue aux représentants du CN, à savoir M. Sturgess, premier vice-président et chef de l'exploitation, ainsi que M. Fletcher et M. Turvolguy.

Nous sommes là aujourd'hui pour poursuivre notre discussion sur les ateliers de Moncton, question qui nous préoccupe depuis un certain temps déjà. Je sais que certaines personnes, non seulement au CN, mais dans l'administration même, n'étaient pas très contentes du fait que le Comité décide de se pencher de nouveau sur cette décision, mais j'espère que vos témoignages vont surtout porter sur... C'est-à-dire que lorsque vous avez comparu auparavant, vous nous avez fait comprendre que certaines mesures seraient prises, mais par la suite, que ce soit à cause des décisions du conseil d'arbitrage ou pour d'autres raisons, nous avons constaté que les résultats n'étaient pas exactement ceux à quoi on s'attendait, et je sais que certains membres du Comité, surtout ceux qui se sont intéressés à la question dès le départ, ont été très surpris. Voilà pourquoi nous sommes là, pour vous permettre justement de nous expliquer la situation.

**M. John Sturgess (premier vice-président et chef de l'exploitation, Canadien National):** Bonjour, monsieur le président, mesdames et messieurs. Je m'appelle John Sturgess. Je suis premier vice-président, chef de l'exploitation, et responsable des opérations ferroviaires au Canadien National. À votre demande, je comparais aujourd'hui pour vous expliquer les raisons pour lesquelles le CN a annoncé plus tôt ce mois-ci que les ateliers de Moncton fermeraient en septembre de cette année.

Je suis accompagné aujourd'hui de M. Douglas Fletcher, premier vice-président des opérations, et de M. Joe Turvolguy, chef adjoint du matériel moteur. M. Fletcher, évidemment, a déjà comparu devant le Comité pour discuter de cette même question.

Par suite de votre demande, nous allons revoir avec vous les raisons pour lesquelles nous avons pris cette décision. C'est-à-dire que nous allons vous présenter en somme un résumé mis à jour de l'étude effectuée auparavant—il y a deux ou trois ans—lorsqu'il nous a apparu que nous avions une capacité excédentaire dans nos principaux ateliers. Cette étude a porté surtout sur nos trois ateliers, les deux autres étant l'atelier de Pointe

## [Texte]

It was a very thorough business study. It contains commercially confidential information related to our labour and material costs, our relations with suppliers and our future business forecasts, and it deals with all our shops, not just Moncton. For these reasons, the detailed study was not made public, and these reasons remain valid today. However, the conclusions are public, and I will try to share with you today how we arrived at them.

As is well known now, the main conclusion we arrived at was that CN no longer has enough work to support three main shops, and that significant savings could be made by rationalizing them to suit current and future needs.

Today we will also update you on events which have occurred since 1985, especially CN's attempt in 1986 to attract new, replacement industry into Moncton. And finally, we will report to you on the impact which the closure will have on our work force. We will, of course, try to answer any questions you may have.

With your indulgence, Mr. Chairman, we are going to use some slides to augment our presentation. The short time we had to prepare did not permit us to produce a French version, unfortunately, but a hard copy will be produced in short order. So if we have your permission, I would like Mr. Fletcher—

**The Chairman:** In view of the circumstances, yes, I appreciate the time was short, but there was reason to get you here right now when our slot was ready, and we appreciate the very fact that you are here. As I say, I would have liked to have been a fly on the wall sometimes, I suppose, in the consideration and preparation of your material today, but we are glad you are here and we understand the problem, so we will have the slides in the one language.

• 0940

## [Slide Presentation]

**Mr. D.L. Fletcher (Senior Vice-President, Operations, Canadian National Railway Company):** For many years Canadian National was one of the most productive railways on the continent. But this is no longer the case. In recent years CN Rail has fallen behind, and now produces fewer gross tonne-miles per employee than any other major railway system in North America.

Superior productivity improvements have been achieved by other railways. Even more significant, productivity improvements are being recorded by our trucking competitors.

## [Traduction]

Saint-Charles à Montréal, et l'atelier Tanscona à Winnipeg.

Ce fut une étude commerciale très complète. Elle comporte des renseignements confidentiels au sujet de nos coûts de main-d'œuvre et de matériel, et de nos relations avec nos fournisseurs, ainsi que nos prévisions futures; d'ailleurs, elle porte sur tous nos ateliers, et pas seulement ceux de Moncton. Pour toutes ces raisons, l'étude détaillée n'a pas été publiée, et je vous signale que ces raisons s'appliquent toujours. Cependant, ses conclusions sont publiques, et j'essaierai de vous expliquer ce qui nous a amenés à tirer ces conclusions.

Comme tout le monde le sait déjà, la principale conclusion est que le CN n'a plus suffisamment de travail pour permettre de maintenir trois ateliers principaux, et que des économies importantes pourraient être réalisées en rationalisant ceux-ci afin de répondre à nos besoins actuels et futurs.

Nous allons également vous dire aujourd'hui tout ce qui est arrivé depuis 1985, et surtout la tentative de CN en 1986 pour attirer vers Moncton une nouvelle industrie de remplacement. Enfin, nous allons vous parler de l'incidence sur nos employés de la fermeture des ateliers. Bien sûr, nous essaierons également de répondre à vos questions.

Alors avec votre permission, monsieur le président, nous voudrions vous présenter quelques diapositives pour compléter notre exposé. Malheureusement, nous n'avons pas eu suffisamment de temps pour produire une version française, mais le texte de ces diapositives sera disponible sous peu. Donc, avec votre permission, j'aimerais que M. Fletcher...

**Le président:** Oui, je comprends que vous n'avez pas eu beaucoup de temps; si nous vous avons convoqué sans beaucoup de préavis, c'est que nous avions la possibilité de vous entendre, et je dois dire que nous apprécions beaucoup votre présence ce matin. Je suppose que j'aurais aimé pouvoir assister aux séances pendant lesquelles vous examiniez et vous prépariez ce que vous allez nous présenter aujourd'hui, mais quoi qu'il en soit, nous sommes très heureux que vous soyez là et nous comprenons la difficulté que vous avez eue; nous aurons donc les diapositives dans une langue seulement.

## [Présentation de diapositives]

**M. D.L. Fletcher (premier vice-président, exploitation, Canadien National):** Longtemps le Canadien National a été l'un des chemins de fer nord-américains les plus productifs. Mais ce n'est plus le cas. Ces dernières années, CN Rail a régressé et se classe bon dernier des grands réseaux nord-américains pour le rapport tonnes-milles/personnel.

De très importants gains de productivité ont été réalisés par d'autres chemins de fer, surpassés encore par les transports routiers.

## [Text]

Our customers cannot sustain a company that is less productive than the transportation companies serving their competitors. Nor can Canadian exporters afford to give up any economic advantage in their quest for international market share. The market environment offers no opportunity to carry unproductive operations, nor should it.

The railways once had most of the inter-city freight market. The trucking industry now has two-thirds, and the railways around 27%. We are going to be hard-pressed in the future to hold even that share.

There is intense downward competitive pressure on freight rates, so it is probable that even our existing business will generate less revenue in the future.

To provide our customers with low-cost competitive transportation for their goods, to hold market share, and to help Canadian industry remain competitive, we must reduce our costs. We have to catch up with our competitors, in this respect, and then keep pace. It is in the interests of our customers and the country that we do so.

The financial viability of CN also requires this. We are carrying a debt of \$3.2 billion. The interest alone on this absorbs more than \$1 million a day. That amounted to \$370 million in 1987, and another \$370 million in interest charges will be taken in this year.

Full realization of this situation required us to embark on a comprehensive series of special productivity initiatives. They are variously labelled: line point rationalization, main shop rationalization, network rationalization, terminal productivity studies, engineering work force productivity and so on. These and other programs are all under way. They are nationwide in scope, and embrace virtually every aspect of our operation.

The closure of Moncton shops has to be viewed against that background. It is an important and integral part of a much larger program of productivity improvement that CN has undertaken, out of financial necessity, and driven by the demands of an intensely competitive transportation marketplace. Main shop rationalization is not something new. It is the continuation of a long-term trend.

The maintenance of car and locomotive fleets has always been split between two categories of facility: line-point shops and main shops. Line-point, or running shops, specialize in ongoing servicing or light repairs, with the car or locomotive diverted from the general flow of traffic for as brief a time period as possible.

Main shops, on the other hand, specialize in the heavy overhaul or remanufacturing of cars and locomotives, to

## [Translation]

Notre clientèle n'a pas les moyens de faire vivre un transporteur qui est moins productif que les transporteurs de ses concurrents. Les entreprises canadiennes qui exportent ne peuvent pas non plus se permettre de renoncer au moindre avantage économique dans leur lutte pour la conquête d'une part du marché international. En un mot, dans le monde économique, il n'y a pas de place pour les non-productifs, et c'est bien ainsi.

Les chemins de fer, à une époque, assuraient la presque totalité du transport des marchandises; la route en a aujourd'hui les deux tiers, contre 27 p. 100 environ pour le rail, et la lutte va être dure simplement pour conserver cette part.

Avec la concurrence très forte qui s'exerce actuellement sur les tarifs de transport des marchandises, à volume d'affaires égal, nous allons gagner de moins en moins.

Pour présenter à notre clientèle une offre de transport avantageuse, pour conserver notre part de marché, pour permettre enfin à l'industrie canadienne de se maintenir en bonne position, il nous faut réduire nos coûts. Nous devons rattraper nos concurrents sur ce terrain, et ensuite nous maintenir à leur hauteur. Il y va de l'intérêt de notre clientèle et de celui de la nation.

Il y va en outre de la santé financière du CN. Nous supportons actuellement une dette de 3,2 milliards de dollars. L'intérêt à lui seul nous coûte plus d'un million chaque jour. Cela a fait 370 millions de dollars en 1987. Cela fera 370 millions de plus cette année.

La pleine prise de conscience de cette situation nous obligeait à adopter des mesures spéciales pour améliorer notre productivité. Ces mesures ont reçu des tas de noms: rationalisation des ateliers secondaires, rationalisation des ateliers principaux, rationalisation du réseau, études de la productivité des installations terminales, amélioration de la productivité du personnel de l'ingénierie, et j'en passe. Toutes ces mesures sont en place. Elles touchent l'ensemble du réseau et pratiquement tous les aspects de l'entreprise.

Voilà brossée la toile de fond sur laquelle se profile la fermeture des ateliers de Moncton. C'est un élément, et un élément important, d'un programme beaucoup plus vaste entrepris par le CN pour améliorer sa productivité. Un programme que lui ont dicté la précarité de sa situation financière et la vigueur de la concurrence dans le secteur des transports. La rationalisation des ateliers n'est pas une nouveauté. C'est une entreprise de longue haleine qui ne fait que se poursuivre.

L'entretien du matériel roulant s'est toujours réparti entre deux catégories d'établissements: les ateliers secondaires et les ateliers principaux. Les ateliers secondaires se spécialisent dans l'entretien courant et les travaux de réparation légers, effectués dans un temps d'immobilisation du matériel aussi court que possible.

Les ateliers principaux, par contre, ne font que les révisions complètes et la reconstruction, dont les engins et

## [Texte]

restore them to the like-new condition after lengthy periods of service.

Main shops also fabricate components used in repair operations throughout the railway. Railroad history has seen a progressive shift away from the main-shop style of maintenance. The trend is toward the line-point style. At the same time, car and locomotive fleets have become smaller and less maintenance intensive.

In the era of the steam locomotive, when the steel-frame boxcar was the dominant car type, CN had and fully utilized nine main shop facilities. As the steam era ended and the steel-frame boxcar fleet was replaced with a more diversified car fleet of more modern design, it became possible to extend the times between main shoppings.

• 0945

Around the same time—the late 1950s and early in the 1960s—CN invested in its network of five electronic hump yards, which incorporated modern, high-capacity running shops within their complex. These line-point facilities complemented the trend towards dieselization and lower-maintenance car types. Further, they have the important advantage of being more closely integrated with the general flow of traffic. The existence of facilities of this quality contributed to the development of preventive inspection and maintenance programs for certain types of car equipment. This further reduced the need for main-shop programs. Moncton's Gordon Yard, one of these hump yard complexes, was built in the late 1950s.

By 1962 we had downsized to three main shops, the three we have today: Transcona, Pointe Saint-Charles, and Moncton. The trends that caused us to reduce from nine to three main shops have continued. There are two principal reasons for the continuing decline in the importance of the main shops.

The first is the marked decrease in the number of cars and locomotives used by railways. For example, the high availability and low maintenance associated with this modern 100-ton, all-steel, roller-bearing-equipped covered hopper car, permits it to easily perform the same work as three or four 40-tonne steel-frame box cars constructed in the 1930s.

Similar comparisons can be made between 3800-horsepower modern diesel locomotives and the steam locomotives used in the late 1950s. The comparison can in fact even be extended to the first and second-generation diesel locomotives of the 1960s and the early 1970s.

## [Traduction]

véhicules fatigués par de longs parcours ressortent comme neufs.

Les ateliers principaux ont, eux aussi, une activité de fabrication d'éléments qui sont utilisés dans les travaux de réparation sur l'ensemble du réseau. Dans l'évolution des chemins de fer, on remarque que celle de l'entretien du matériel roulant s'est caractérisée par un délaissement des ateliers principaux au profit d'ateliers secondaires, cela dans le même temps où les parcs moteur et remorqué diminuaient d'effectif et demandaient un entretien moins fréquent.

À l'époque de la vapeur et du règne du wagon couvert en bois, le CN avait neuf ateliers principaux qui tournaient à plein. Avec l'abandon de la traction à vapeur et l'apparition d'un matériel remorqué plus diversifié et de construction plus moderne, les passages en atelier principal se sont espacés.

Vers la même époque—c'était au tournant des années soixante, le CN dotait son réseau de cinq triages à postes électroniques, auxquels étaient accolés des ateliers d'entretien, modernes et d'une grande capacité de production. La création de ces établissements allait dans le sens de l'évolution vers la diésélisation et l'utilisation d'un matériel remorqué demandant moins d'entretien. Par leur situation, ces ateliers présentaient en outre l'avantage d'une meilleure intégration dans l'exploitation du matériel. L'existence d'installations de cette qualité joua un rôle dans la mise en place de programmes d'entretien préventifs pour certains types de wagons, ce qui en espaçait encore les passages en atelier principal. Le triage Gordon à Moncton est l'un de ces complexes triages-ateliers; il a été créé à la fin des années cinquante.

En 1962, les ateliers principaux n'étaient plus que trois, les trois que nous avons encore aujourd'hui: Transcona, Pointe Saint-Charles et Moncton. Mais les raisons ayant fait ramener le nombre de ces ateliers de neuf à trois existent encore. Ces raisons, qui rendent le déclin des ateliers principaux inéluctable, sont principalement de deux ordres.

Il y a d'abord la décroissance très nette de l'effectif du parc de matériels moteur et remorqué utilisés par les chemins de fer. Avec le kilométrage entre deux passages en entretien et du fait que cet entretien est peu important, ce wagon trémie couvert de 100 tonnes tout acier à essieu sur boîte à rouleaux fait facilement autant de travail que trois ou quatre des wagons couverts en bois de 40 tonnes des années trente.

La même comparaison est possible entre une locomotive diesel moderne de 3,800 h.p. et les locomotives à vapeur qui roulaient encore à la fin des années cinquante. La comparaison vaut même avec les locomotives diesel des première et deuxième générations sorties dans les années soixante et au début des années soixante-dix.

## [Text]

These trends have continued. As an example, CN's car fleet has reduced from 110,000 to 72,000 cars in the past 10 years, and the locomotive fleet from 2,400 to 1,800 units over the same period. At the same time, traffic has increased.

Also occurring have been advances in locomotive and car design, including the selection of materials. As a result modern locomotives and cars now operate for much longer periods between general overhauls performed at the main shops.

Decisions by VIA Rail Canada reinforced these trends. In addition to acquiring new equipment, which reduces their main-shopping requirements, they have invested in new facilities of their own. These have main-shop capability.

Clearly there is not enough work to support three CN main shops. Accordingly we launched a major review to determine our future main-shop requirements. Central to this view was the realization that the three separate, under-used facilities were absorbing huge sums of money in fixed overhead expense.

The total fixed overhead expense of the three shops totalled \$57.1 million in 1984. This was money paid out just to keep these shops in existence, before a single repair was made or component fabricated.

Analysis showed that with some investment in modern machinery, one of the two larger shops, either Transcona or Pointe Saint-Charles, had sufficient capacity for the remaining main-shop workload. Major cost reduction, therefore, could be realized from moving to a single CN main-shop concept. Research also showed that the existing Transcona facilities required the least amount of additional capital investment to accommodate the entire workload.

An important new reality of the Canadian railway scene was also part of this equation. There has been a strong shift in rail traffic toward western Canada in recent years. Transcona is the only one of our shops in that part of the country.

Under this concept, Pointe Saint-Charles is evolving into a contract shop, a commercial operation. In the contract shop all expenses, including the fixed overheads, have to be paid from contract revenues.

• 0950

Effective January 1 of this year, the Pointe Saint-Charles car shop is running on contracts secured from outside sources, principally VIA. Over time, the Pointe Saint-Charles motive power shop will also adopt the contract shop concept.

The Moncton complex is the smallest of the three. It also has the most obsolete facilities and machinery. The Moncton complex also contains two smaller ancillary shops, a brass foundry and a rail shop. These are not

## [Translation]

Et l'évolution se poursuit. Ainsi, sur les 10 dernières années, le parc de matériel remorqué du CN a été ramené de 110,000 véhicules à 72,000, et le parc moteur de 2,400 engins à 1,800.

Il faut prendre en compte aussi les importants progrès réalisés dans la conception et les matériaux utilisés pour la construction du matériel ferroviaire, qui font que les locomotives de wagons et de maintenance sont capables de parcours beaucoup plus longs entre deux révisions générales.

Les décisions prises par VIA Rail Canada vont dans le sens de cette évolution. Non content d'avoir acheté du matériel neuf, qui fournit donc moins de travail aux ateliers principaux, VIA s'est doté d'installations neuves, disposant des mêmes moyens que nos ateliers principaux.

Il est clair que le volume de travail n'est pas suffisant pour alimenter trois ateliers principaux au CN. A la constatation que les frais généraux fixes de ces trois installations sous-utilisées étaient énormes, nous avons décidé de mener une étude approfondie pour déterminer nos besoins futurs.

En 1984, les frais généraux des trois ateliers totalisaient 57,1 millions de dollars, montant qui ne servait qu'à maintenir les ateliers ouverts, et n'allait ni aux réparations, ni à la fabrication de pièces.

Il s'est révélé que, moyennant quelques investissements dans des établissements modernes, l'un des deux gros ateliers, soit Transcona ou Pointe Saint-Charles, pourrait absorber la totalité des travaux à effectuer. Des économies importantes pouvaient donc être réalisées en fusionnant les trois ateliers en un. L'étude indiquait également que l'atelier de Transcona exigeait le moins de transformations et donc d'investissements pour recevoir le travail supplémentaire.

Il fallait aussi tenir compte de l'expansion, ces dernières années, du trafic ferroviaire en direction de l'ouest. L'atelier de Transcona est seul à être situé dans cette partie du pays.

Compte tenu de tous ces facteurs, l'atelier de Pointe Saint-Charles deviendra un atelier commercial, c'est-à-dire une entreprise où toutes les dépenses, y compris les frais généraux, doivent être couverts par les recettes.

A partir du 1<sup>er</sup> janvier de cette année, l'atelier matériel remorqué de Pointe Saint-Charles exécute des contrats venus de l'extérieur, principalement de VIA. Plus tard, la télétraction fonctionnera elle-aussi selon cette formule.

Le complexe de Moncton est le plus petit des trois ensembles et possède l'équipement le plus désuet. Il comprend deux petites installations auxiliaires, une fonderie de laiton et un atelier de fabrication de rails, que

*[Texte]*

found in the other two larger shops. Time, however, was catching up with these as well.

The traditional style of rail car bearing is the friction bearing. CN has maintained a foundry at Moncton to make the brass castings required for these bearings. This was more economical than outside purchase as long as the volumes were high. But with the growing dominance of roller bearings this situation has changed. Between 1981 and 1987, freight car-miles on roller bearings have risen from 62% of the total to 88% of the total. Association of American Railroads regulations mandate that only roller bearing equipment will be accepted in North American interchange service after January 1, 1995. Canadian Transport Commission orders required 75% of our car fleet to be equipped with roller bearings by the end of last year. The demise of the brass friction bearing is unavoidable.

At these reduced volumes we have determined that by acquiring our supply of brass castings from a commercial supplier in 1988 we could save \$600,000 compared with making our own. Accordingly, we have made the decision to close the Moncton brass foundry.

The other auxiliary facility is the rail shop. That is where we have fabricated a large percentage of our components required for track switches needed in our annual track renewal and maintenance programs. This shop as well has proven economical as long as high volumes were required. However, the winding down of our western plant expansion program, the emphasis on network rationalization, and constraints on capital dollars mean the rail shop is no longer economical when compared with the prices that can be offered by an outside supplier.

Compounding the problem is technological obsolescence. The trend is toward longer switch components, upwards of 50 feet. The Moncton machinery is unable to fabricate switch-points or guard rail assemblies longer than 26 feet.

There is another trend at work, and that is the use of much harder manganese alloy components. They cannot be produced at Moncton without retooling. Accordingly, a decision has been made to close this facility as well, and to acquire CN's track component requirements from commercial suppliers.

In summary, our analysis clearly showed that the phasing out of the Moncton main shop complex as a CN facility was our only viable course of action.

I mentioned fixed shop overhead costs earlier. Adding to these fixed overheads, associated with support activities such as security, medical, materials management, and so on, we have the economic picture illustrated here.

*[Traduction]*

l'on ne retrouve pas dans les autres complexes. Mais elles aussi ont souffert de l'évolution technique.

Les paliers lisses que l'on voit à gauche étaient dans le temps, d'emploi courant au CN. La compagnie utilisait la fonderie de Moncton pour fabriquer les pièces en laiton dont ils sont composés. La quantité importante de ces pièces justifiait jusqu'ici la présence de la fonderie. Mais, les paliers lisses étant de plus en plus remplacés par les roulements à rouleaux que l'on voit à droite, la situation a changé. L'évolution de la situation est illustrée ici. De 1981 à 1987, le nombre de milles parcourus par le matériel marchandise équipé de roulements à rouleaux est passé de 62 p. 100 à 88 p. 100. Les règlements de l'association American Railroads stipulent qu'après 1995, seuls les véhicules équipés de roulements à rouleaux seront admis pour les transports de correspondance. De plus, la Commission canadienne des transports avait prescrit, par ordonnance, que 75 p. 100 du matériel marchandise soient munis de ce type de roulement à la fin de 1987. L'abandon des paliers lisses en laiton est donc inévitable.

Compte tenu de la réduction des besoins, il s'est révélé que l'achat des pièces coulées en laiton auprès de fournisseurs extérieurs permettrait en 1988 de réaliser une économie de 600,000\$ par rapport à la fabrication dans nos ateliers. Nous avons donc décidé de fermer la fonderie de Moncton.

L'autre atelier auxiliaire installé à Moncton est celui de fabrication des rails, qui a fourni une grande partie des éléments d'appareils de voies nécessaires au renouvellement et à l'entretien. Cet atelier s'est également révélé rentable, tant qu'un volume important de pièces était nécessaire. Cependant, avec le ralentissement de notre programme d'expansion des installations fixes dans l'Ouest, la rationalisation de plus en plus marquée du réseau, ainsi que les restrictions imposées aux dépenses en immobilisations, la fabrication de pièces par cet atelier n'est plus rentable par rapport à l'achat de ces pièces chez les fournisseurs extérieurs.

Le problème se résume à une technologie désuète. En effet, on emploie aujourd'hui de plus en plus d'aiguilles et de contre-rails de plus de 50 pi. de longueur. Or, à l'atelier de rails à Moncton, on ne peut fabriquer d'élément supérieur à 26 pi..

Une autre conséquence de l'évolution technique est l'emploi d'alliages au manganèse, plus résistants, qui ne peuvent être produits à Moncton sans l'apport de nouveaux équipements. Compte tenu de tous ces facteurs, il a été décidé de fermer l'atelier de rails et d'acheter les appareils de voies dans le commerce.

En conclusion, l'étude que nous avons menée a clairement démontré que la fermeture du complexe de Moncton était la seule solution rentable pour le CN.

J'ai parlé un peu plus tôt des frais généraux fixes. En y ajoutant les frais généraux relatifs à la sécurité, au service médical, à la gestion des stocks et autres, nous obtenons les chiffres illustrés ici. La fermeture des ateliers de

*[Text]*

Closure of Moncton and moving to commercial contract work at Pointe Saint-Charles will result in the elimination of fixed overhead expenses of \$45.3 million per year.

To be certain of this conclusion, however, we analysed other options, which involved the splitting of the main shop system and locating only the car work in the West, with motive power at either of the two eastern facilities. These options were found to be more expensive. Among other things, having to move locomotives from the high-traffic western lines all the way across the country for overhauls and back again carried prohibitively high costs.

However, we looked for a way to keep a good portion of the Moncton facility going on under other management. Bombardier had withdrawn from the freight locomotive business, but another manufacturer appeared ready to fill the void.

• 0935

Canadian General Electric Company had made known to us their interest in supplying locomotives to the Canadian and export market, and that our Moncton facility was very adaptable to their needs. By pursuing this initiative and other complementary arrangements, we felt sure it offered an alternative for our employees and the community. It should have worked.

On August 19, 1986, CN announced its board of directors had approved an agreement between the railway and CGE that would lead to the locomotive manufacturer taking over a major portion of the complex. This would provide 303 jobs in a growth industry for shop workers. It would also help diversify the community's industrial base. The main points of the agreement were:

1. CGE would purchase from CN the motive power repair shop, the adjacent paint shop, power plant and trackage in and around the facility;
2. CGE would lease from CN the 35 acres of land on which these facilities were located, and the lease would include options for renewal into the next century;
3. CGE would provide employment to 303 CN employees of the main shop when they had terminated CN employment;
4. CN agreed to pick up, for a period of up to five years, the difference between CGE's initial start-up employee requirements and the employment level required when in full operation. This would be done by contracting to CGE overhauls of Bombardier locomotives, work done in Moncton. This was meant to provide continuing jobs during the transition period for the tradesmen involved. As the overhaul work declined, the workmen would move over to increasing manufacturing operations.

*[Translation]*

Moncton et la conversion de Pointe Saint-Charles en atelier commercial signifie la suppression de frais généraux annuels de 45,3 millions de dollars.

Avant toute conclusion définitive, nous avons toutefois étudié d'autres solutions comme la division des tâches: les travaux sur le matériel remorqué s'effectueraient dans l'Ouest, et la partie traction, dans l'un des deux ateliers de l'Est. Mais ces solutions revenaient plus cher, notamment à cause de la nécessité de remorquer les locomotives à partir des réseaux de l'Ouest à trafic dense, à travers tout le pays, pour les y ramener ensuite.

Nous avons donc tenté de céder une grande partie de l'atelier de Moncton à une autre entreprise. Bombardier ne construisait plus de locomotives pour trains de marchandises, mais un autre fabricant s'est présenté pour combler le créneau vacant.

La Compagnie générale électrique du Canada nous ayant fait part de son intention de fabriquer des locomotives destinées au marché canadien et à l'exportation, et de son intérêt pour l'atelier de Moncton, nous avons conclu un accord, assorti de quelques ententes complémentaires, qui nous a semblé une solution acceptable pour notre personnel ainsi que pour la municipalité. L'accord aurait dû se réaliser.

Le 19 août 1986, le CN annonçait que son conseil d'administration avait approuvé l'accord avec la CGE, ce qui signifiait l'achat par ce fabricant de locomotives d'une grande partie du complexe. Cet achat créait 303 emplois pour le personnel d'atelier, dans un secteur en évolution. Il permettait aussi une certaine diversification de l'industrie dans la région. Voici les principaux points de l'accord:

1. La CGE achète l'atelier traction, l'atelier peinture situé à côté, les installations d'alimentation et les voies à l'intérieur et autour des installations;
2. La CGE loue au CN les 35 acres de terrain qui comportent les installations, avec des clauses prévoyant la reconduction jusqu'au siècle prochain;
3. La CGE embauche 303 employés de l'atelier principal, après leur mise à pied par le CN;
4. Le CN a accepté de prendre à sa charge, pour une période maximale de cinq ans, la différence entre les besoins en personnel de la CGE au début de ses opérations et le nombre de postes nécessaires lorsque les installations fonctionneraient à plein rendement. Cette transition devait être réalisée par l'attribution à la CGE du contrat de révision de locomotives Bombardier, révision qui était déjà effectuée à Moncton. Cette entente était destinée à fournir du travail au personnel concerné, pendant la période de transition. À mesure que le travail de révision aurait diminué, les employés auraient été transférés au secteur de montage des locomotives, dont la charge de travail devait s'accroître.

## [Texte]

A launch order for 26 locomotives from CN, in the first delivery year, October 1987 to September 1988, at a competitive price, was also part of the agreement.

For all of this to be achieved, however, CN had to negotiate a special contracting-out agreement with the railway unions. This was crucial to the success of CGE establishing operation in Moncton. With such an agreement between CN and its seven unions, negotiated exclusively for Moncton, CGE would then negotiate another agreement covering terms and conditions of employment with the union that would represent its new employees in Moncton.

At that time, CN planned to retain its rail shop, which employed 60 employees, or sell it to another manufacturer of railway components. It was less apparent then than it is now, that the rail shop is becoming uneconomical. Between the rail shop and the adjacent materials-management complex, CN could see its way clear to retaining 132 jobs in the complex. Between the potential offered by the CGE option, transfer of personnel to other jobs in Moncton and elsewhere on the railway and the retirement opportunities available then, we could look after most of our people.

An agreement was arrived at with the assistance of federal mediator, Mac Carson, to clear the way for CGE's arrival. The terms required the endorsement of all of the railway unions involved. This endorsement was given overwhelmingly by the members of those unions in Moncton, but it could not be obtained in a national ratification vote. Two of the seven unions, the Machinists and the Pipefitters rejected it. Attempts were made to resolve their differences. The agreement is generally acknowledged to contain some of the most generous terms ever offered in a Canadian labour agreement of this kind. Even so, it was scuttled by the intransigence of two of the seven unions.

That meant the key condition to CGE's take-over of the shop could not be fulfilled. CGE later announced it would look to other locations. CN was left with no other choice than to manage the closure of the shop complex without the benefit of the CGE option.

• 1000

CN, however, did sign an agreement with four of the unions: carmen, boilermakers, electricians, and the CBRT and GW. This agreement contained all of the generous terms of the rejected agreement. It also held open the CGE option in case the other unions had a change of heart.

On this basis, down-sizing of the work force continued and the car shop portion of the facility closed on June 30, 1987. In connection with that closure, 110 employees were transferred to Gordon Yard and 68 accepted jobs

## [Traduction]

Pour le lancement de l'entreprise, le CN attribuait une commande de 26 locomotives, à des prix concurrentiels, livrables au cours de la première année «entre octobre 1987 et septembre 1988». La commande faisait partie de l'accord.

Pour la réalisation de cet accord, le CN devait cependant négocier avec les syndicats une entente spéciale sur l'attribution des travaux à la CGE. Cette entente était essentielle à l'installation de la CGE à Moncton. Une fois l'entente signée entre le CN et les sept syndicats, entente particulière à Moncton, la CGE devait ensuite négocier de son côté avec le syndicat représentant ses futurs employés pour établir une convention.

A cette époque, le CN prévoyait le maintien de l'atelier rail, qui occupait 60 personnes ou sa vente à un autre fabricant d'appareils de voies. La baisse de rentabilité de cet atelier était moins évidente à ce moment-là. Grâce à l'atelier et à l'ensemble gestion des stocks, le CN pensait assurer le maintien de 132 postes dans le complexe. Grâce à l'accord avec la CGE, au transfert du personnel vers d'autres postes dans le réseau ou à Moncton et aux possibilités de retraite anticipée alors existantes, l'avenir de la plupart des membres du personnel était assuré.

Avec l'aide du médiateur fédéral, Mac Carson, nous sommes parvenus à un accord dont les conditions devaient être approuvées par tous les syndicats en cause pour permettre la venue de la CGE. Si l'accord fut accepté massivement à l'échelon local par les membres de ces syndicats à Moncton, ce ne fut pas le cas à l'échelon national. En effet deux des sept syndicats, soit celui des machinistes et celui des tuyautiers, refusèrent de le ratifier. Il y eut plusieurs tentatives dans le but de régler ces différends, mais sans succès. De l'opinion générale, l'accord contient des conditions qui sont parmi les plus généreuses jamais offertes dans un contrat de travail de ce genre au Canada. Malgré cela, les négociations ont échoué en raison de l'intransigence de deux syndicats.

La principale condition de la prise en charge des ateliers par la CGE n'ayant pas été remplie, cette société a par la suite annoncé qu'elle envisagerait d'autres emplacements. Le CN se voyait donc contraint de planifier la fermeture du complexe, sans pouvoir compter sur la solution CGE.

Le CN a toutefois conclu un accord avec quatre des syndicats soit ceux des wagonniers, des chaudronniers et des électriciens, ainsi que la FCCET et AU. Cet accord reprenait toutes les conditions généreuses de l'accord rejeté, et laissait la porte ouverte à l'option CGE advenant que les autres syndicats changent d'idée.

La réduction de l'effectif s'est donc poursuivie sur cette base et l'atelier de matériel remorqué du complexe a fermé ses portes le 30 juin 1987. Dans le cadre de cette fermeture, 110 employés ont été mutés au triage Gordon

## [Text]

with us at Transcona. While this was going on, CN continued working with various levels of government and the community. An industrial development officer was employed by CN and dedicated to this issue. A \$4-million industrial development fund was established, to which CN contributed half, and a joint consultative committee was established uniting all participants in the common cause of encouraging the establishment of new industry and opening up employment opportunities.

That brings us to the present. As of January 1988, 349 employees still work at the complex. The motive power shop is still working, although at a reduced workload. The Bombardier locomotives on which it depends are reducing in numbers. Much of the work associated with this fleet has been transferred to the line-point shop in Moncton. The rail shop and brass foundry are also still operating, but at greatly reduced volumes. As I said earlier, the car shop was closed in June 1987.

If this situation were to continue without change, the high cost of production on this basis, combined with fixed overhead costs, would represent a financial burden of more than \$50 million over the next five years.

At this point, nearly all of the remaining employees have eight years' service or more and are therefore qualified for employment security. Accordingly, the economic benefits of completing the shop closure must be tempered by this fact. Even so, our best estimates of potential savings relative to the current status quo are shown on this slide. In year one the net cost saving is at least \$2.4 million, rising to not less than \$8.8 million in year five. After five years, we estimate the attrition and other employment opportunities will eliminate the employment surplus and provide us with net savings of \$12.6 million per year.

Regardless of what assumption is made, therefore, the closure of the shop is justified on economic grounds, in spite of CN's employment security and income maintenance obligation to most of the remaining employees.

We fully recognize that the management of this final phase of the closure is a sensitive matter; but we also believe that with imagination and a reasonable degree of flexibility it can be handled in a constructive and acceptable way. We are making a maximum effort to find alternatives for all remaining employees.

There are several alternatives as listed here, ranging through more locomotive work transferred to Gordon Yard; filling of vacancies as they arise elsewhere on the Atlantic region; arranging of transfer to Transcona or other locations for those willing to move; retraining for other work, such as trainmen, who we are currently hiring on the region; and the development of early

## [Translation]

et 68 ont accepté des postes à Transcona. Parallèlement, le CN poursuivait ses efforts auprès des divers paliers de gouvernements et de la collectivité. Le CN a embauché un agent devant se consacrer exclusivement à la question de l'expansion industrielle. Un fonds d'expansion industriel de 4 millions de dollars, auquel le CN a contribué, a été mis sur pied. On a également créé un comité consultatif mixte, demandant aux participants de faire cause commune pour stimuler la création de nouvelles industries et favoriser les occasions d'emploi.

L'heure actuelle, plus précisément en janvier 1988, le complexe emploie toujours 349 travailleurs. L'atelier de traction continue de fonctionner, mais avec une charge de travail réduite, et le nombre de locomotives Bombardier qui constituent cette charge, diminue. Une bonne partie des travaux associés aux locomotives a été transférée à l'atelier secondaire de Moncton. L'atelier de rail et la fonderie de bronze fonctionnent toujours, mais au ralenti. L'atelier de matériel remorqué a fermé ses portes en juin 1987.

Si la situation persiste ainsi sans changement, les coûts élevés de la production actuelle combinés aux frais généraux fixes représenteront un fardeau financier de plus de 50 millions de dollars au cours des cinq prochaines années.

En ce moment, presque tous les employés encore en poste comptent au moins huit années de service et sont admissibles au régime de garantie d'emploi. Il faut donc prendre ce facteur en considération dans le calcul des avantages économiques rattachés à la fermeture complète des ateliers. On voit sur la diapositive, les économies que l'on peut malgré tout espérer faire dans l'état actuel des choses. De 2,4 millions de dollars la première année, les économies nettes grimpent jusqu'à 8,8 millions de dollars la cinquième année. Nous croyons qu'après cinq ans, les postes excédentaires seront éliminés par voie d'attrition et par la concrétisation d'autres possibilités d'emploi. Nous pourrions ainsi réaliser des économies nettes de 12,6 millions de dollars par année.

Quelle que soit l'analyse, la fermeture des ateliers se révèle souhaitable d'un point de vue économique, même en tenant compte des obligations que le régime de garantie d'emploi et de revenu impose au CN envers la plupart des employés qui restent.

Nous nous rendons compte que la gestion de la dernière phase de la fermeture est une entreprise délicate. Mais nous sommes également persuadés qu'avec un peu d'imagination et de souplesse, nous pourrions la mener à bien, de manière constructive et acceptable. Nous mettons tout en oeuvre pour trouver des solutions de rechange pour les employés qui restent.

Nous voyons ainsi une liste de solutions. Nous pourrions ainsi transférer une plus grande partie des travaux au triage Gordon; combler les postes vacants à mesure qu'ils se libèrent dans la région de l'Atlantique; muter les employés qui le désirent à Transcona ou ailleurs; former d'autres employés aux fonctions d'agent de train, par exemple, dont plusieurs postes sont

[Texte]

retirement packages. We are not letting matters drift. We are actively pursuing these and other alternatives.

In conclusion, we are proceeding out of financial necessity and because our productivity has fallen seriously behind that of our competitors. We have excess shop capacity. We are also seeking to fulfil our primary mandate of providing safe and cost-effective transportation for Canadian industry.

The Moncton shops initiative is only one aspect of a comprehensive system-wide program of cost reduction, but it is one of our most important cost-reduction opportunities. There are many millions of dollars at stake, whether we look at it from the perspective of where we were when we first made the announcement in 1986 or if we look at it from today's perspective of a down-sized operation.

• 1005

While the economic reality leaves us no choice but to proceed with closure during 1988, we also accept our responsibility to treat our people with fairness and consideration and to continue to work with the community to seek opportunities for new industrial development. Moncton is the major rail centre of Atlantic Canada, and it will remain so for as long as we are welcome and as long as our customers believe we continue to offer safe, reliable, and affordable transportation which meets their needs.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Fletcher, for that very comprehensive overview of the history of the Moncton shops, bringing it up to the present status. With no further ado, I call on Mr. Cochrane.

**Mr. Cochrane:** It is nice to see some attempt at justification, which we have not really been able to get in the past.

When you go back to the original report, it was indicated there were reasons then for why it was Moncton that are as valid now, and for why it cannot be released. Do you want to recap what those valid reasons are?

**Mr. Sturgess:** Mr. Cochrane, basically that report contained a lot of information that we believe is commercially sensitive. That means it is information we have about our shops in all three locations. It is information I do not think would help the company in its negotiations with its employees on collective agreements or in settling this matter. I do not think it is information we would like our competitors to have.

Do not forget, one of these shops, particularly Pointe Saint-Charles, is slated to become a contract shop. I do not think it is very useful for us to have information on what our costs are in Pointe Saint-Charles widely

[Traduction]

actuellement à combler dans la région, et mettre au point des programmes de retraite anticipée. Nous ne laissons pas les choses aller à la dérive. Nous étudions sérieusement toutes les possibilités.

En conclusion, nous devons procéder à la fermeture en raison d'impératifs financiers et aussi parce que notre productivité est nettement inférieure à celle de nos concurrents. Nos ateliers sont sous-utilisés. Nous avons également comme objectif de fournir, comme l'exige notre mandat, des services de transport sûrs et économiques aux industries canadiennes.

Les ateliers Moncton ne constituent qu'une facette de notre programme de réduction des coûts à l'échelle du réseau, mais il s'agit de l'une des facettes les plus importantes. Plusieurs millions de dollars étaient en jeu lorsque nous avons annoncé notre décision en 1986, et ils le sont encore aujourd'hui au moment où nous cherchons à réduire la taille de nos installations.

Même si la conjoncture économique nous contraint à fermer nos installations durant 1988, nous mettons tout en oeuvre pour traiter notre personnel véritablement et nous continuons à travailler avec la collectivité à la recherche d'occasion d'expansion industrielle. Moncton est le plus grand centre ferroviaire de la région de l'Atlantique et il continuera d'en être ainsi tant que nous y serons les bienvenus et que nos clients compteront sur nous pour leur offrir des services de transport sûrs, fiables, économiques et adaptés à leurs besoins.

**Le président:** Merci, monsieur Fletcher, de cet aperçu très fouillé de l'historique des ateliers de Moncton, jusqu'à nos jours. Je donne donc la parole à M. Cochrane sans plus tarder.

**M. Cochrane:** Il est agréable qu'on cherche à nous fournir des justifications, chose qu'on n'a pu obtenir jusqu'à maintenant.

Si l'on revient au premier rapport, on avait dit que des raisons justifiaient le choix de Moncton à l'époque et qu'elles demeuraient valables maintenant, et qu'elles justifiaient également la non-divulguation du rapport. Voulez-vous nous fournir une récapitulation de ces raisons valables.

**M. Sturgess:** Monsieur Cochrane, en substance, ce rapport contenait bien des renseignements commerciaux de teneur confidentielle à notre avis; il portait sur nos ateliers aux trois emplacements. A mon avis, ces renseignements n'aideraient aucunement la société dans ses négociations collectives avec les employés ou dans la découverte d'une solution. Nous n'aimerions pas non plus que nos concurrents les connaissent.

N'oubliez pas qu'un de ces ateliers, notamment Pointe Saint-Charles, doit devenir un atelier commercial. Je ne trouve pas très utile de diffuser partout des renseignements sur nos coûts à l'atelier Pointe Saint-

## [Text]

distributed when we are attempting to put that shop on a competitive basis with other contract shop operators in North America.

**Mr. Cochrane:** When the decision was made, was the Bombardier equipment to be completely taken out of service by 1990?

**Mr. Sturgess:** I believe that is correct, yes.

**Mr. Cochrane:** Is that still the case?

**Mr. Fletcher:** Mr. Cochrane, with the events of the last two years, we have had to change our timetable somewhat, because we had counted on starting replacement of the high-horsepower portion of the Bombardier fleet with the product of CGE out of Moncton. We have therefore had to alter our plan, and at this moment we are planning to retain 100 Bombardier locomotives out of the original 353, and those 100 locomotives will be phased out as they take themselves out of service or incur a major repair cost, again influenced by whatever program we may be able to embark on for replacement locomotives over the next five years. I do not think I could say they will all be gone by 1990, but I think their lifespan is relatively close to the original 1990.

**Mr. Cochrane:** I was led to believe at the time that they were all to be gone by 1990, phased out, and that was one of the reasons for justification of Moncton.

**Mr. Fletcher:** If we had been able to purchase 26 locomotives a year from CGE, they would certainly have been phased out by 1990. They would have been replaced by CGE locomotives.

**Mr. Cochrane:** The other aspect of it is my understanding that when the original proposal was made, it was not intended that employment security would be available to all the workers, and in order for the union to prove it was, there had to be an arbitration with Mr. Weatherall that went against the company and in favour of the worker. Obviously that is another factor that must have changed the original figures that would justify Moncton.

**Mr. Sturgess:** I do not see how that is the case, because that would be part of the savings.

**Mr. Cochrane:** You are saying the original decision was not based on economics and the saving that would be made from closing Moncton?

• 1010

**Mr. Sturgess:** Certainly, but there are so many employees there that if you make the assumption the shops are going to be closed, then obviously you are expecting to make that net saving of cost. We felt it was justified to make a reduction related to workload. The workload was reducing and that matter went to arbitration and it was decided against us. It does not take away from the long-term economics that we will still

## [Translation]

Charles, lorsque nous voulons justement qu'il fasse concurrence aux autres ateliers d'Amérique du Nord.

**M. Cochrane:** Lorsque la décision a été prise, le matériel Bombardier devait-il être tout à fait hors service en 1990?

**M. Sturgess:** C'est exact, oui.

**M. Cochrane:** En est-il toujours ainsi?

**M. Fletcher:** Monsieur Cochrane, étant donné les événements des dernières années, nous avons dû modifier quelque peu notre calendrier parce que nous pensions commencer à remplacer notre parc de locomotives Bombardier par celles produites par l'atelier de la CGE à Moncton. Nous avons donc dû changer nos plans et pour l'instant nous prévoyons garder 100 locomotives Bombardier sur 353 au départ, et ces 100 locomotives seront peu à peu abandonnées lorsqu'elles deviendront désuètes ou exigeront des frais de réparation trop importants, selon le programme que nous aurons mis en place pour l'acquisition de nouvelles locomotives au cours des cinq prochaines années. Je ne crois pas pouvoir dire qu'elles auront toutes été remplacées en 1990, mais je crois qu'elles ne dureront pas plus longtemps.

**M. Cochrane:** On m'avait laissé croire à l'époque qu'elles devaient tous être remplacées en 1990, et que c'était une des raisons pour lesquelles on abandonnait Moncton.

**M. Fletcher:** Si nous avions pu acheter 26 locomotives par année de la CGE, il n'en serait certainement plus resté en 1990. Elles auraient été remplacés par les locomotives de la CGE.

**M. Cochrane:** Par ailleurs, lorsque la proposition a été faite au départ, l'intention n'était pas, semble-t-il, d'offrir le régime de garantie d'emploi à tous les employés; pour l'obtenir, il fallait que le syndicat aille en arbitrage devant M. Weatherall et que celui-ci décide en faveur des employés contre la société. C'est certainement un autre facteur qui aurait pu changer les chiffres qui ont justifié l'abandon de Moncton.

**M. Sturgess:** Je ne vois pas comment, étant donné que cela ferait partie des économies.

**M. Cochrane:** Vous voulez dire que la décision n'a pas été prise au départ pour des raisons financières et à cause des économies qui pouvaient être réalisées grâce à la fermeture de Moncton?

**M. Sturgess:** Certes, mais ces ateliers comptent tellement d'employés, qu'on s'attend évidemment à réaliser des économies au moment de leur fermeture. Nous avons pensé qu'il était tout à fait justifié de prendre des mesures par rapport à la réduction de la charge de travail, cette question a été soumise à l'arbitrage, et la décision a été en notre défaveur. Cela n'empêche pas qu'à long terme, cette réduction des coûts aura quand même

[Texte]

effect that reduction in cost. It may have some effect in getting there in that we may have, in this case, a greater expense of employment security for a period of time. The ultimate cost saving is going to be the same.

**Mr. Cochrane:** The ultimate one may be, but do you mean to tell me that \$56.6 million over a five-year period is not enough to put Moncton to the point of being viable when compared to Montreal, for example?

**Mr. Sturgess:** What is the \$56.6 million?

**Mr. Cochrane:** That is manpower costs of maintaining  $x$  number of people on jobs or employment security for a five-year period.

**Mr. Sturgess:** Where did you get that figure from?

**Mr. Cochrane:** We will find where it came from in a moment. But I am looking at the original numbers, or I am thinking, presumably, there was an original balance sheet that said, given certain hypotheses that one, Bombardier is gone by 1990, and two, we will not be paying any large packages as far as employment security is concerned, therefore, bottom line, yes, it should be Moncton. Those two factors have changed, both I think are somewhat significant particularly the latter with regard to employment costs of keeping people on employment security for a length of time.

**Mr. Sturgess:** I think the important thing here is that ultimately the saving to us is the same. It is just a question of how quickly we get there and whether the cost saving in the initial years as we make the transition is as great as we expected at one point in time. I think it probably is not any longer. Nevertheless, the conclusion is still very clear and obvious, it is just an overwhelmingly clear decision that we cannot afford to maintain that shop. The long-term savings are just too compelling.

**Mr. Cochrane:** If you had it to do over again—and I can tell you if I had it to do over again, I would do a lot of things differently—knowing those two factors, would it have changed your schedule?

**Mr. Sturgess:** No, not at all.

**Mr. Cochrane:** So you would go right down that road again knowing it was going to cost  $x$  number of dollars for employment security, that you were going to have need for 100 of 353 Bombardier locomotives for a longer period of time?

**Mr. Fletcher:** One hundred—

**Mr. Cochrane:** No, I said 100 of 353. . . you would not have changed your thought process?

**Mr. Sturgess:** No, I do not think so. Excuse me, Mr. Fletcher, has something to say on this.

**Mr. Fletcher:** Mr. Cochrane, I think it is important to recognize that in the arbitration case, we served what we call a 14-day notice based on a reduced volume. The union position was that this was a technological organizational change. The arbitrator ruled in the union's

[Traduction]

lieu. Le calendrier sera peut-être simplement plus long, étant donné que nous devons peut-être déboursier plus pour la garantie d'emploi pendant un certain temps. Mais, en fin de compte, l'économie sera la même.

**M. Cochrane:** Peut-être, mais prétendez-vous que 56.6 millions de dollars sur cinq ans ne sont pas une somme suffisante pour rendre Moncton rentable par rapport à Montréal, par exemple?

**M. Sturgess:** Que représentent ces 56.6 millions de dollars?

**M. Cochrane:** Ce que coûtera le régime de garantie d'emploi pour  $x$  personnes pendant cinq ans.

**M. Sturgess:** D'où tirez-vous ce chiffre?

**M. Cochrane:** Nous le verrons dans un instant. Mais je songe aux chiffres dont on s'est servi, du moins je le suppose, pour choisir Moncton en supposant qu'il n'y aurait plus de locomotives Bombardier en 1990 et que le régime de garantie d'emploi n'entraînerait pas de dépenses considérables. Ces deux facteurs ont changé, et ils sont tous deux importants à mon avis surtout le dernier, les coûts du régime de garantie d'emploi.

**M. Sturgess:** Ce qui importe ici est qu'en fin de compte, nous réaliserons les mêmes économies. Il s'agit seulement de savoir combien de temps cela prendra et si les économies que nous prévoyons réaliser au départ seront aussi grandes que nous l'avions prévu. Probablement que non. Néanmoins, il n'en demeure pas moins, comme nous l'avions déjà conclu, que nous ne pouvons pas nous permettre de garder cet atelier. Les économies que nous pouvons réaliser à long terme en le fermant sont simplement trop importantes.

**M. Cochrane:** Si vous deviez recommencer à zéro: et je peux vous dire qu'en ce qui me concerne, je procèderais tout à fait autrement—en étant au courant de ces deux facteurs, auriez-vous choisi un autre calendrier?

**M. Sturgess:** Non, pas du tout.

**M. Cochrane:** Vous vous en tiendriez donc au même cheminement tout en sachant que le régime de garantie d'emploi allait vous coûter tant de dollars, que vous auriez besoin de 100 locomotives Bombardier sur 353 pendant plus longtemps?

**M. Fletcher:** Cent. . .

**M. Cochrane:** Non, j'ai dit 100 sur 353. . . Vous en seriez quand même arrivés à la même décision?

**M. Sturgess:** Je crois que oui. Excusez-moi, M. Fletcher souhaite intervenir là-dessus.

**M. Fletcher:** Monsieur Cochrane, il faut savoir que dans le cas de l'arbitrage, nous avons donné ce qu'on appelle un avis de 14 jours basé sur un volume réduit. Le syndicat avait pour position qu'il s'agissait d'un changement technologique. L'arbitre a décidé en sa

[Text]

favour, but of the employees who were covered by that arbitration, none of them is on employment security today.

**Mr. Cochrane:** There are not 17 workers in Atlantic Canada who are machinists on employment security?

**Mr. Fletcher:** Not out of the shop.

**Mr. Cochrane:** They are in Halifax?

**Mr. Fletcher:** I do not know where they are. I cannot give you the geographical location.

**Mr. Cochrane:** Do they not bump through?

**Mr. Fletcher:** Yes.

**Mr. Cochrane:** Therefore it does not matter if they are in Halifax or they are in Moncton, it is still a result of the TO & O that took place, surely?

**Mr. Fletcher:** Yes, but that does not come anywhere near \$56.7 million.

**Mr. Cochrane:** Well, no... because you have only affected so many, so far.

**Mr. Fletcher:** We had accounted originally for those who are now anticipating employment security, so the difference here is about 17 employees and it is a changing figure every day.

**Mr. Cochrane:** Just one little aside on employment security that I find, as a taxpayer, is very baffling. I am told there were 17 people on employment security... because we have a lot of questions about employment security, because I want to know how it is going to work since these are my people. There are 17 people sitting at home, drawing their salary, who are subject to recall, as needed. They were assigned—apparently because it is necessary—a work schedule of 8 a.m. to 4 p.m., Saturday and Sunday off. They were called in on a weekend, and will therefore have every right to put in for overtime. Now I am a taxpayer and I look at my cheque to see where it goes. Maybe that is not true. First of all, could that be true?

• 1015

**Mr. Sturgess:** I do not know if it is true. I find it very unusual. We have the ability to reschedule those employees, and if we want some of them to work on Saturdays and Sundays, we can develop a schedule that provides for that. If we have to call in people on the weekend, we would presumably call them in. So I find it very unusual, and I cannot say whether or not it is true. Certainly if it is true I do not think it is going to continue very long.

**Mr. Cochrane:** I would not think a backwater MP would have to tell you how to handle that problem. Anyway, let us go back to the original questions or some of the questions with regard to contracting.

[Translation]

faveur, mais aucun des employés visés par cette décision arbitrale ne profite maintenant d'un régime de garantie d'emploi.

**M. Cochrane:** Il n'y a pas 17 travailleurs de la région de l'Atlantique qui sont des machinistes recevant des prestations de garanties d'emploi?

**M. Fletcher:** De l'atelier, non.

**M. Cochrane:** Ils sont à Halifax?

**M. Fletcher:** J'ignore où ils se trouvent. Je ne peux pas vous donner l'emplacement.

**M. Cochrane:** Peuvent-ils occuper les postes de collègues moins anciens?

**M. Fletcher:** Oui.

**M. Cochrane:** Peu importe donc qu'ils se trouvent à Halifax ou à Moncton, leur situation résulte quand même des mesures qui ont été prises, non?

**M. Fletcher:** Oui, mais les montants en cause sont loin d'atteindre 56.7 millions de dollars.

**M. Cochrane:** Non... Parce qu'ils n'ont pas encore tous été touchés.

**M. Fletcher:** Nous avons déjà prévu au départ que des travailleurs profiteraient de la garantie d'emploi, l'écart est d'environ 17 employés à cet égard, et ce chiffre varie chaque jour.

**M. Cochrane:** Soit dit en passant, il y a quelque chose dont je ne reviens pas en ce qui concerne la garantie d'emploi en tant que contribuable. On me dit que 17 personnes reçoivent des prestations de garantie d'emploi... Parce que nous avons bien des questions à ce sujet, et je veux savoir comment cela va fonctionner étant donné qu'il s'agit de mes électeurs. Il y a donc 17 personnes qui restent chez elles tout en tirant leur plein salaire et qui peuvent être rappelées au besoin. Il semble qu'on a dû leur attribuer un horaire de travail de 8 heures à 16 heures, avec le samedi et dimanche de congé. S'ils sont appelés le week-end, ils ont tout à fait le droit de demander du temps supplémentaire. Eh bien, je suis contribuable et j'aime bien savoir à quoi servent mes impôts. Peut-être n'est-ce pas vrai. Tout d'abord, cela est-il vrai?

**M. Sturgess:** Je ne sais pas si c'est vrai mais je trouve cela très inhabituel. Nous pouvons organiser leur horaire comme nous voulons, et si nous voulons avoir du personnel qui vienne travailler les samedis et dimanches, nous pouvons organiser nos horaires en conséquence. Si nous avons besoin de personnel les fins de semaine, nous pouvons toujours les faire rentrer. Je trouve cela très inhabituel et je ne sais pas si c'est vrai ou non. Cependant, si c'est vrai, je ne pense pas que cela dure très longtemps.

**M. Cochrane:** Je ne pense pas que vous ayez besoin qu'un député vienne vous dire comment régler ce problème. Quoi qu'il en soit, revenons-en aux premières questions sur la sous-traitance.

## [Texte]

I understand that in your collective agreements—well, I know, because we went through this problem with CGE, and I do appreciate the company's efforts in that regard, and I am equally frustrated by what happened—there are problems with contracting out, obviously. Yet in your documentation and your presentation today, you supposedly are going to contract out rail shop work, switching, foundry work for a minimal period of time, I am sure, undoubtedly paying shop work at some point in time too, I would guess. How are you going to handle the provisions of your collective agreement?

**Mr. Sturgess:** As I think you know, Mr. Cochrane, we have a letter of agreement with the affected unions that provides for contracting out under certain conditions, and we think these conditions fit within that letter of agreement.

**Mr. Cochrane:** If you are proven to be wrong through arbitration, I presume another amount of money will be assigned to what you are doing in Moncton as opposed to what you would have saved otherwise.

**Mr. Sturgess:** That depends on whether the matter goes to arbitration and whether we lose the situation. But obviously we would not be proceeding if we did not feel this was a proper interpretation of the letter of agreement we have with the unions.

**Mr. Cochrane:** I agree with what you are saying. However, I remember some discussions prior to the Weatherall decision too, and the company blew that one as well.

**Mr. Sturgess:** We do not win them all. We win our fair share, though.

**Mr. Cochrane:** Yes.

**The Chairman:** I hesitate to interrupt, Mr. Cochrane, because I know you are much more acquainted with the facts of this than I am, and Mr. Robichaud also. But I must say I am interested, and I may not have understood this situation.

I would like to ask Mr. Fletcher this. How many workers were involved in the arbitration award? Am I to understand that the arbitration award really, in effect, set up this situation of employment security that pays these men full wages until they are 65? Are you telling me that only 17 are affected by this? Is that the sequence here, just for my own information?

**Mr. Fletcher:** The employment security agreement triggers when a man has eight years of compensated service, and if he is short of that eight years, he does not qualify under any condition. Then to qualify, anyone with eight years must go through a whole series of steps exploiting every opportunity to which he has responsibility and right before he gets to the employment security level. This involves displacement of junior workers, accepting offers of employment and so on. He also must move within the different unions that are grouped with him in that employment security

## [Traduction]

Je crois savoir que votre convention collective—en fait, je sais, car nous avons eu le même problème avec la CGE et j'apprécie les efforts de la compagnie à ce sujet et je suis également très frustré par ce qui est arrivé—vous pose des problèmes au niveau de la sous-traitance. Pourtant, dans votre document et votre exposé aujourd'hui, vous dites que vous allez sous-traiter la fabrication de rails, d'aiguillages et du travail de fonderie pendant une certaine période, et sans aucun doute devoir payer en même temps du travail d'atelier à un moment donné. Comment allez-vous vous en sortir avec les dispositions de votre convention collective?

**M. Sturgess:** Ainsi que vous le savez, monsieur Cochrane, nous avons signé avec les syndicats concernés une lettre d'entente qui autorise la sous-traitance dans certaines conditions, et nous pensons que celles-ci sont réalistes.

**M. Cochrane:** Si le tribunal d'arbitrage vous donne tort là-dessus, je suppose que vous allez devoir affecter d'autres ressources au travail qui se fait à Moncton, et c'est de l'argent que vous auriez pu autrement économiser.

**M. Sturgess:** Tout dépend si le différend se rapporte à un arbitrage et du jugement qui sera rendu. Mais, manifestement, nous n'agirions pas ainsi si nous ne pensions pas que notre interprétation de notre lettre d'entente avec les syndicats est la bonne.

**M. Cochrane:** Je suis d'accord avec vous, mais je me souviens des discussions qui ont précédé le jugement *Weatherall*, et la compagnie a perdu celui-ci également.

**M. Sturgess:** Nous ne gagnons pas toujours, mais quand même assez souvent.

**M. Cochrane:** Oui.

**Le président:** J'hésite à vous interrompre, monsieur Cochrane, car je sais que vous connaissez beaucoup mieux cette situation que moi, et M. Robichaud aussi. Elle m'intéresse cependant beaucoup et je ne l'ai peut-être pas encore très bien comprise.

Je voudrais demander ceci à M. Fletcher. Combien de travailleurs sont concernés par cette décision arbitrale? Est-ce elle qui a garanti la sécurité d'emploi, à plein salaire, à ces employés jusqu'à l'âge de 65 ans? Me dites-vous qu'ils sont seulement 17 concernés par cela? En est-il ainsi?

**M. Fletcher:** La disposition sur la sécurité d'emploi est applicable à ceux qui ont huit années d'ancienneté exclusivement. Tous ceux qui ont moins de huit années d'ancienneté n'y sont pas admissibles. Ensuite, pour y avoir droit, ceux qui ont huit années de service doivent passer par toute une série d'étapes, saisir la moindre occasion d'occuper un autre emploi avant de bénéficier de la clause. Ils prennent le pas sur les travailleurs moins anciens, doivent accepter les offres d'emploi qu'on leur fait, etc. Ils doivent également accepter des postes couverts par les autres syndicats signataires de l'entente sur la

[Text]

agreement, and we have three separate employment security agreements.

Now, when the people were cut at Moncton car shop or any place else in the Moncton complex, the first thing they had to do was exercise their seniority. All the individuals who left the car shop found work, but they did displace other people. I will not dispute the figure of 17. Yesterday it was 19, tomorrow it could be 12, and next week it could be 25. So it is a moving target because people are going through this process.

Now, what happened here was that we had what we still believe to be a volume-related reduction. We put work into Moncton shop to keep the work force going while we were negotiating with CGE.

**The Chairman:** I appreciate that.

**Mr. Fletcher:** When that work terminated and we had no replacement, we issued 14-day notices, which is all we are required to do under a volume-related lay-off. I believe two or three unions entered a grievance and went to arbitration for their membership. We lost the arbitration and I believe we lost because it was linked to the whole program in the arbitrator's view.

• 1020

As a result of the lay-offs that produced... I will not dispute the number that Mr. Cochrane is referring to. There may be 17 people who are drawing employment security. For instance, when we closed the car shop... There are 130 people on laid-off status right now from the car shop who are not drawing employment security because they did not have the qualifications or failed to exercise their responsibilities and rights. They are, however, drawing the benefit plan that stops short of full employment security.

**The Chairman:** In effect, 130 persons are drawing other benefits, but they are laid off. What was the number of people we started with in that car shop, 1,022?

**Mr. Fletcher:** We had 1,022 people in the total complex and there are 349 there today. Of that difference, 130 people are in laid-off status. Maybe the 17 whom Mr. Cochrane mentions are under employment security.

**The Chairman:** In other words, employment security means that the man gets his full wages until what, 65?

**Mr. Fletcher:** Yes.

**The Chairman:** So it is in the area of 17, 19, 20 rather than in the hundreds.

**Mr. Fletcher:** In this group. But we are under 100 in total in the region.

**Mr. Sturgess:** He does not get these full benefits until he is 65 unless he continually exercises his seniority and the abilities he has under this provision.

[Translation]

sécurité de l'emploi; nous avons signé trois ententes différentes de cette sorte.

Ainsi, ceux qui ont perdu leur poste dans les ateliers de Moncton ont dû commencer par faire valoir leur ancienneté. Tous ceux qui travaillaient à l'atelier de wagons ont trouvé un autre poste, mais en l'enlevant à d'autres. Je ne conteste pas ce chiffre de 17. Hier il était de 19 et il pourrait être de 12 demain, et remonter à 25 la semaine prochaine. Il ne cesse de changer au fur et à mesure que le processus se déroule.

Ce qui s'est passé en l'occurrence, c'est que nous avions toujours des mises à pied liées au volume de travail. Nous avons confié des travaux à l'atelier de Moncton pour maintenir la main-d'oeuvre pendant que nous négocions avec la CGE.

**Le président:** Oui, je comprends.

**M. Fletcher:** Lorsque ce travail a été achevé, nous n'en avons pas eu d'autre et nous avons donné des préavis de 14 jours, ce qui est notre seule obligation en cas de mises à pied liées au volume de travail. Je crois que deux ou trois syndicats ont déposé un grief et sont allés en tribunal d'arbitrage. La décision nous a été contraire, et je crois que nous avons perdu, car c'était lié, de l'avis de l'arbitre, à l'ensemble du programme.

À la suite des licenciements qui ont entraîné... Je ne veux pas contester le chiffre de M. Cochrane, ils sont peut-être effectivement 17 à toucher les prestations de sécurité d'emploi. Par exemple, lorsque nous avons fermé l'atelier de wagons... Cent trente anciens employés de celui-ci ne touchent pas des prestations de sécurité d'emploi, car ils n'y sont pas admissibles ou n'ont pas exercé leurs responsabilités et droits. Ils bénéficient cependant d'autres indemnités de chômage, mais moins généreuses que celles de sécurité d'emploi.

**Le président:** Dans la pratique, 130 personnes touchent d'autres indemnités et sont sans travail. Combien y en avait-il au départ dans cet atelier, 1,022?

**M. Fletcher:** Mille vingt-deux dans l'ensemble du complexe, et il en reste 349 aujourd'hui. Sur la différence, 130 sont considérées comme mises à pied. Peut-être le nombre de 17 dont parle M. Cochrane est-il le nombre de ceux qui touchent les prestations de sécurité d'emploi.

**Le président:** Autrement dit, ces prestations signifient que l'intéressé touche son plein salaire jusqu'à combien, 65 ans?

**M. Fletcher:** Oui.

**Le président:** Et le nombre de ces prestataires est une vingtaine, et non pas d'une centaine.

**M. Fletcher:** Dans ce groupe, mais il y en a une centaine au total dans la région.

**M. Sturgess:** Mais ils ne touchent ces prestations jusqu'à l'âge de 65 ans qu'à condition de continuellement exercer leur ancienneté et leurs droits à un poste.

[Texte]

**Mr. Fletcher:** Every day he has to make a new decision.

**Mr. Sturgess:** It is not a static situation. It is changing all the time. So he may go on job security today because he cannot exercise his seniority in the region, he cannot move to jobs that are available to him under the collective agreement. However, next week he may be able to and we can ask him to do that.

**Mr. Cochrane:** Of the CN positions in Atlantic Canada, how many would be available to these people? Let us clarify the number, by the way. There are 347 people left in the shop. Every one of those people, except for the 11 I think who are apprentices, including the ones that you may transfer or may accept a transfer, are eligible for employment security. There is no one left in the shop with less than eight years' experience, excluding the apprentices.

I was reading my correspondence from the Minister, and he correctly me supposedly: "You are fully aware that employment security to which 208 of the remaining shop workers are entitled, not 347". That is inaccurate. I do not know who gave the Minister the information, but 347 are eligible, less, I presume, the apprentices.

Let us say, for example, you could not find enough places for them to bump, or if everybody bumped somewhere in the region and went through all the provisions that are provided and no one transferred, those people would all be able to attract their salary and their benefits until 65 years of age. Is that correct?

**Mr. Fletcher:** No. Let us try to break out that 349 for you then.

**Mr. Cochrane:** Let us say they went to Halifax. If worker X out of Moncton bumped into Halifax, out comes a Haligonian on employment security.

**Mr. Fletcher:** Not necessarily. He may not have enough seniority to get employment security.

**The Chairman:** There seems to be a problem between 347 and 349.

**Mr. Fletcher:** I would not argue with that. It depends which group you are looking at. The demographics are split by wage agreement. It is different in each union grouping. There are 38 positions that we transferred to other work in Moncton. There are 92 who will be offered transfer to other CN locations.

**Mr. Cochrane:** Outside the region?

• 1025

**Mr. Fletcher:** Not necessarily. It could be within the region and it could be outside of the region.

**Mr. Cochrane:** If it is inside the region, they have to go. If it is outside they do not.

[Traduction]

**M. Fletcher:** Ils doivent prendre une nouvelle décision chaque jour.

**M. Sturgess:** Ce n'est donc pas une situation statique, elle évolue tout le temps. Ils peuvent toucher leurs prestations aujourd'hui, car ils ne peuvent exercer leur ancienneté dans la région, ils ne peuvent se déplacer pour prendre un poste auquel ils auraient droit en vertu de la convention collective. Cependant, cela peut devenir possible la semaine prochaine, et nous pouvons les obliger à le faire.

**M. Cochrane:** Parmi tous les postes du CN dans la région atlantique, à combien ces gens-là peuvent-ils prétendre? Voyons un peu les chiffres, de toute façon. Il vous reste un personnel de 347 dans les ateliers. Chacun de ceux-ci, à l'exception des 11 qui sont apprentis, y compris ceux que vous allez muter ou qui accepteront une mutation, ont droit à ces prestations de sécurité d'emploi. Il n'y a plus personne dans ces ateliers qui ait moins de huit années d'ancienneté, hormis les apprentis.

Je relisais la lettre du ministre, et il voulait y faire une mise au point, mais qui est erronée, lorsqu'il écrit: «les prestations de sécurité d'emploi auxquelles ont droit 208 des employés résiduels des ateliers, et non 347...». C'est inexact. Je ne sais pas qui a donné ces chiffres au ministre, mais ils sont 347 à y avoir droit, moins, je suppose, les apprentis.

Supposons, par exemple, qu'il n'y ait pas assez de postes pour tous ou que chacun d'eux supplante quelqu'un d'autre dans la région et remplit toutes les conditions et qu'aucun ne soit muté, tous ces employés auraient droit à leur salaire et prestations secondaires jusqu'à l'âge de 65 ans. Est-ce exact?

**M. Fletcher:** Non. Essayons de ventiler un peu ce chiffre de 349.

**M. Cochrane:** Supposons qu'ils aillent à Halifax. Si l'employé «x» de Moncton prend un poste à Halifax en en supplantant le titulaire, cela vous fait un employé de Halifax qui va toucher la sécurité d'emploi.

**M. Fletcher:** Pas nécessairement. Il n'a peut-être pas assez d'ancienneté pour y avoir droit.

**Le président:** Il semble y avoir un problème pour 347 à 349 employés.

**M. Fletcher:** Je ne le conteste pas. Tout dépend du groupe dont vous parlez. Les chiffres varient selon les groupes de négociations. Il y a 38 employés qui ont été affectés à d'autres postes à Moncton. Il y en a 92 auxquels nous allons offrir un poste ailleurs.

**M. Cochrane:** En dehors de la région?

**M. Fletcher:** Pas nécessairement. Ce pourrait être dans la région ou en dehors.

**M. Cochrane:** Si c'est dans la région, ils sont obligés d'accepter. Si c'est en dehors, ils ne le sont pas.

[Text]

**Mr. Fletcher:** They do not have to go if they are crossing seniority boundaries. But there will be 92 that will be offered and our experience is that a large percentage will accept. We have made an awful lot of individual assistance arrangements to help that. There are 11 apprentices who will complete their training and get their certificates before the shop closure. They will be terminated and they will find their way into other jobs within their craft skills.

This leaves 208 other employees who are eligible to qualify for employment security. Now, this means they cannot be laid off and will continue to receive full basic pay and benefits pending another job with the railway, providing they exercise their seniority to displace junior employees in a position for which they are or can become qualified in accordance with their collective agreement. In addition, they are required to take job opportunities in other unions that are part of their individual employment security agreement.

As I have said, we have three separate agreements and some employees have to exercise their rights in other crafts, in other union agreements. In addition, there is continual attrition in the Atlantic provinces and every time we hire anybody, any place, we will be offering and they will accept on a voluntary basis work in another capacity, such as a trainmen. We are hiring trainmen in Moncton today and those jobs are being offered first to anyone who is in laid off or employment security status, before we hire outside.

**Mr. Cochrane:** Does a person who is a shop craft worker have to take, in order to protect his employment security position, a position as a trainman?

**Mr. Fletcher:** No.

**Mr. Cochrane:** Let us get back to the 347—

**Mr. Fletcher:** It is 208.

**Mr. Cochrane:** That is where we are going to disagree, I can tell. And I can tell who wrote the Minister's letter.

Of the 349 people, or 347, other than your management people that will probably have to go where you put them, 92 do not have to transfer outside of the region, some of them will be inside.

**Mr. Fletcher:** That is correct.

**Mr. Cochrane:** I know for example, if it is pro-rated on any basis, of the first 33 you are going to move, 23 are being offered in Montreal and only 6 in the Gordon Yard in Moncton. So even if that ratio applies to 90-some, you are looking at 66 who would probably be offered outside the region that do not have to go. So we are looking at considerably more than 208, if they refused to go outside the region, or if they refused to bump into positions that are not their shop craft. So there could be 275, for example, or 260 or 266.

[Translation]

**M. Fletcher:** Ils ne sont pas obligés d'accepter si c'est en dehors de leur zone d'ancienneté. Mais 92 se verront offrir un poste, et l'expérience nous enseigne qu'un fort nombre d'entre eux va accepter. Nous avons conclu un grand nombre d'arrangements d'aide individuelle pour cela. Onze apprentis vont achever leur formation et obtenir leur certificat avant la fermeture de l'atelier. Ils seront licenciés et trouveront d'autres emplois dans leur domaine.

Cela laisse 208 autres employés qui seront admissibles aux prestations de sécurité d'emploi. Cela signifie qu'ils ne peuvent être mis à pied et continueront à toucher leur plein salaire jusqu'à ce qu'ils trouvent un autre emploi chez nous, à condition qu'ils se prévalent de leur ancienneté pour supplanter des employés moins anciens dans des postes pour lesquels ils sont qualifiés ou peuvent le devenir, en conformité de leur convention collective. En outre, ils doivent accepter des postes au sein de groupes de négociations autres, signataires de l'entente sur la sécurité d'emploi.

Ainsi que je l'ai dit, nous en avons signé trois, et certains employés doivent exercer leurs droits dans d'autres spécialités, dans d'autres groupes de négociations. En outre, il y a sans cesse des départs naturels dans la province Atlantique, et chaque fois que nous devons combler un poste, n'importe où, même de nature différente, tel qu'agent de train, nous l'offrirons à ceux mis à pied, et un certain nombre d'entre eux l'accepteront. Nous recrutons des agents de train à Moncton aujourd'hui, et ces postes seront offerts en priorité aux prestataires de la sécurité d'emploi, avant de recruter à l'extérieur.

**M. Cochrane:** Un travailleur d'atelier est-il obligé d'accepter un poste d'agent de train s'il veut continuer à bénéficier de la sécurité d'emploi?

**M. Fletcher:** Non.

**Mr. Cochrane:** Revenons donc aux 347. . .

**M. Fletcher:** C'est 208.

**M. Cochrane:** C'est là-dessus que nous allons être en désaccord, je le vois bien. Et je vois aussi qui a rédigé la lettre du ministre.

Sur les 349, ou 347, en dehors des cadres, qui vont sans doute être obligés de prendre ce que vous leur offrirez, 92 ne sont pas obligés de quitter la région, certains seront rattachés à l'intérieur de la région.

**M. Fletcher:** C'est juste.

**M. Cochrane:** Je sais, par exemple, que sur les 33 que vous allez devoir déplacer, 23 se voient offrir un poste à Montréal, et six seulement dans la gare Gordon de Moncton. Si l'on applique cette même proportion aux 90, cela fait probablement 66 auxquels vous allez offrir un poste en dehors de la région et qui ne seront pas obligés de l'accepter. Si tous refusaient de quitter la région, ou refusaient des postes pour lesquels ils ne sont pas qualifiés, vous en aurez probablement beaucoup plus que 208. Vous pourriez en avoir 275, ou 260 ou 266.

[Texte]

**Mr. Fletcher:** It depends on the assumptions you make. Our experience is that there is a very small percentage of our employees who do not want to work and if we give them job opportunities, they will take them. We have also put on the record and demonstrated our willingness to do some unusual things to help them with that transition.

For instance, the last group that went to Transcona, we provided them with living accommodations until they were able to relocate at the end of the school year. Those things are not covered by the wage agreement. Those are things that we sit down on an individual basis and talk to the employee about and try to help him through this transition. And we will continue to do any of those things we can. We do not want a CN family man sitting home on the porch frustrated because he has no job.

Another important number: we had 1,453 people in laid-off status across CN at the end of 1987. That is after a reduction of something in excess of 8,000 people in two years. At the same time, in the same period, 1987, we hired 1,447 people across this system. Therefore, if people are mobile and willing to accept other challenges, there is no need for a concern about employment security. We can put in the maximum potential employment security number, or we can put in the minimum, or you can choose 50 alternatives in between. There is no hard number, and there is no hard number today, and it will be different tomorrow. But it is a problem that we are committed to managing, and managing properly, in a responsible and moral way, and I am sure that we can do it.

• 1030

**The Chairman:** I know you are right on.

**Mr. Sturgess:** Because of that we were successful in getting 110 people to transfer to Transcona. We did not have to cross regional boundaries, but we were successful in arranging for 110 people to go there and take productive work in Transcona.

**Mr. Cochrane:** Let us say someone takes their employment security in Moncton and says, in order to comply with that I am going to bump into Halifax. One thing needs clarification. I doubt there are very many people working in those shop craft unions, where they are eligible to bump into, who have less than eight years' experience. In fact, I would be almost willing to bet there are none.

**Mr. Sturgess:** It is obvious as the total staff reduces that the people who remain working have more and more seniority.

**Mr. Cochrane:** If A goes from Moncton to Halifax and bumps out B in Halifax, chances are that B has eight years of employment security or eight years of seniority and therefore will be entitled to the employment security,

[Traduction]

**M. Fletcher:** Tout dépend de vos hypothèses de départ. L'expérience nous montre qu'un tout petit pourcentage des employés refuseront de travailler, et si nous leur offrons des postes, ils les prendront. Nous avons également montré—et la preuve est là—que nous sommes prêts à toutes sortes d'arrangements inhabituels pour leur faciliter la transition.

Par exemple, prenons le dernier groupe qui a été muté à Transcona, nous les avons logés jusqu'à ce qu'ils puissent déménager leur famille à la fin de l'année scolaire. Or, la convention collective ne nous y obligeait pas du tout. Ce sont des arrangements que nous prenons individuellement avec les intéressés, afin de leur faciliter la transition. Nous continuerons à faire de notre mieux sur ce plan. Nous ne voulons pas avoir un employé du CN, chef de famille, se morfondre chez lui parce qu'il n'a pas d'emploi.

Un autre chiffre important. A la fin de 1987, nous avions chez CN 1,453 employés en situation de mises à pied, et cela après une compression d'effectifs de 8,000 en l'espace de deux ans. Dans le même temps, en 1987, nous avons engagé 1,447 employés à l'échelle nationale. Par conséquent, si les gens sont mobiles et acceptent de relever de nouveaux défis, il n'y a pas lieu de s'inquiéter au sujet de la sécurité d'emploi. Vous pouvez retenir le chiffre maximal de prestataires ou le chiffre minimal ou n'importe quel chiffre intermédiaire entre les deux. Il n'y a pas de nombre bien défini, il n'y en a pas aujourd'hui et il changera de toute façon demain. Mais c'est un problème que nous sommes décidés à régler, et à régler correctement, avec le sens de la responsabilité et de nos obligations morales, et je suis certain que nous y arriverons.

**Le président:** Je le sais.

**M. Sturgess:** C'est à cause de cette attitude que nous avons pu muter 110 employés à Transcona. Ils n'ont pas eu à franchir les frontières régionales, mais nous avons pu obtenir que 110 employés y aillent et fassent du travail productif à Transcona.

**M. Cochrane:** Disons que quelqu'un bénéficie des dispositions de sécurité d'emploi à Moncton et, pour s'acquitter de ses obligations, supplante quelqu'un à Halifax. Il faut préciser une chose. Je doute qu'il y ait beaucoup d'employés de ces ateliers de Halifax qui aient moins de huit années d'ancienneté. En fait, je suis presque prêt à parier qu'il n'y en a pas.

**M. Sturgess:** Il est évident que plus notre personnel se réduit et plus ceux qui restent sont anciens.

**M. Cochrane:** Si A va de Moncton à Halifax et supplante B à Halifax, il y a toutes les chances que B ait, lui aussi, huit années d'ancienneté et ait droit aux prestations de sécurité d'emploi, car la raison pour

[Text]

because the reason he is bumped is because of a TO&O change in the system. True?

**Mr. Fletcher:** Yes.

**Mr. Cochrane:** So the person may not be unemployed in Moncton getting their full salary, it may cause someone in Halifax. . . If the person who moves from Moncton to Halifax gets there and enjoys all the benefits of Halifax and the company for two more years, and then there is a reduction in the work force because of lack of work, will that person, after they have been displaced from Moncton to Halifax, be entitled to employment security, or job security?

**Mr. Fletcher:** It would be entirely dependent on the circumstances associated with his lay-off. The general guideline is that a person who has eight years' service would qualify for employment security. If it was a volume-related lay-off, I would have to refer to the labour relations experts for that interpretation.

**Mr. Cochrane:** If someone did something they may not normally do and took, say, a trainman position—he did something that you wanted him to do to help the company and help themselves—and then because of a change in the freight hauling opportunities in eastern Canada they got laid off because of lack of work, would that person be entitled to employment security?

**Mr. Fletcher:** Again, I think the answer is yes.

We need an agreement with the unions to allow an employee to carry his seniority within that union when he is working in another craft so he always has that link to his roots. I think that can be achieved, but it is something that has been set aside pending the current arbitration process. It is an objective of ours to have this employee protected from whence he came.

**Mr. Cochrane:** I would be surprised. The three unions that you said they have to go into would represent how many people in eastern Canada? Mr. Fletcher mentioned that there were three shop craft unions or groups they would have to go to.

**Mr. Sturgess:** There were three different groups, clusters of these employees. There is the associated non-operating railway unions, and that includes the maintenance-of-way people, the signals people, the CBRT people, and the Brotherhood of Railway, Airline and Steamship Clerks. They are treated as a group, which means technically that when we lay off somebody in the CBRT before he goes on employment security, if we have vacant positions in maintenance of way, we can retrain him and make him a maintenance-of-way employee, and vice versa. There is a second group, which is the railway carmen; and then there is a third group, which is the shop craft unions.

**Mr. Cochrane:** How many would those three clusters represent in eastern Canada?

[Translation]

laquelle il se trouve supplanté est une réorganisation. N'est-ce pas vrai?

**M. Fletcher:** Oui.

**M. Cochrane:** Donc, pour que A ne soit plus chômeur à Moncton en touchant son plein salaire, quelqu'un d'autre à Halifax. . . Si l'employé qui va de Moncton à Halifax, y travaille pendant deux ans à son salaire normal et qu'il y a ensuite une compression d'effectif à cause du manque de travail, est-ce que cette personne continuera à avoir droit à la sécurité de l'emploi?

**M. Fletcher:** Tout dépendra des circonstances de sa mise à pied. De façon générale, celui qui a huit années d'ancienneté a droit à la sécurité d'emploi. Si c'est un licenciement causé par la réduction du volume, il faudrait que je demande son interprétation à l'expert en relations de travail.

**M. Cochrane:** Si un employé fait un effort et accepte, mettons, un poste d'agent de train—en répondant à votre incitation, afin de vous aider et de s'aider lui-même—et que ensuite, en raison d'une diminution du fret dans l'est du Canada, il se trouve mis à pied par manque de travail, est-ce qu'il aurait encore droit aux prestations de sécurité d'emploi?

**M. Fletcher:** Encore une fois, je crois que la réponse est oui.

Il nous faut une entente avec les syndicats pour permettre à cet employé de conserver son ancienneté au sein de ce syndicat s'il travaille dans une autre spécialité, et il conserve donc toujours ainsi ses racines. Je pense que nous pouvons y parvenir, mais c'est quelque chose qui a été mis de côté jusqu'à la décision arbitrale que nous attendons. Notre objectif, en tout cas, est de veiller à ce que cet employé soit protégé.

**M. Cochrane:** Cela me surprend. Les trois syndicats auxquels vous avez dit qu'ils devraient adhérer représentent combien d'employés dans l'est du Canada? M. Fletcher a mentionné qu'il y avait trois syndicats d'ateliers ou de groupes auxquels ils devraient s'intégrer.

**M. Sturgess:** Ce sont trois groupes différents d'employés. Il y a les syndicats du personnel non roulant, qui comprend le personnel d'entretien des voies, celui des signaux, les syndiqués du FCCET et de la Fraternité des commis de chemins de fer, de lignes aériennes et de navigation. Ils sont considérés comme un groupe, ce qui signifie, dans la pratique, que si nous mettons à pied un membre du FCCET, avant de lui verser les prestations de sécurité d'emploi, nous pouvons affecter un poste d'entretien des voies en assurant son recyclage et un versement. Il y a un deuxième groupe, celui des agents de train, et un troisième groupe, qui groupe l'ensemble des syndicats des ateliers.

**M. Cochrane:** Et ces trois groupes de syndicats représentent combien de membres dans l'est du Canada?

[Texte]

**Mr. Sturgess:** I do not know off the top of my head. Do you mean the three eastern regions or just the Atlantic region?

**Mr. Cochrane:** The Atlantic region.

**Mr. J.G. Turvolgyi (Assistant Chief, Motive Power, Canadian National Railway):** I would not like to give a figure because I do not know exactly.

• 1035

**Mr. Cochrane:** Would it be fewer than 2,000?

**Mr. Fletcher:** No, it would be about 2,000, and I think we are really grasping here.

**Mr. Sturgess:** No, I do not think it is that high, because with total employment in the Atlantic region there were around 2,600.

**Mr. Cochrane:** That is what I thought.

**Mr. Sturgess:** So it would not be that high.

**Mr. Cochrane:** I noticed the Minister's letter, when he wrote to me, said within the attrition of 3,500 people in Atlantic Canada, it should not last long before these people are gone. Yet a lot of those people are not in the three clusters that would make it necessary for them to bump.

**Mr. Sturgess:** Yes, I am sorry, I gave you just the Moncton employment.

**Mr. Cochrane:** Yes, it is 2,600 in Moncton. But a lot of those are on-board services and so on that would not be in the area they can bump to.

**Mr. Fletcher:** We do not have any on-board services.

**Mr. Cochrane:** I am sorry, I mean brakemen, trainmen, etc.

**Mr. Fletcher:** Yes, the 3,500 figure is the regional total.

**Mr. Cochrane:** But there is no dictation that those people have to bump into those 3,500.

**Mr. Fletcher:** That is right.

**Mr. Cochrane:** How many do they have to bump into?

**Mr. Sturgess:** Again, it depends on what your job is. If you are a common, you stay within the commons division, except that there are provisions to make a common exercise within a shop craft group. If you are a shop craft man, then you stay within the shop craft group. As I think I explained, in the AIU group you can move between maintenance of way and signals and clerks. There is much more flexibility there.

**Mr. Cochrane:** So in those three clusters, approximately how many positions would we be looking at for attrition to take effect, so these people would get off employment security as quickly as possible?

[Traduction]

**M. Sturgess:** Je ne connais pas le chiffre par coeur. Voulez-vous parler des trois régions de l'Est ou juste de la région de l'Atlantique?

**M. Cochrane:** De la région Atlantique.

**M. J.G. Turvolgyi (chef adjoint, matériel de traction, Chemin de fer Canadien National):** Je ne connais pas le chiffre exact.

**M. Cochrane:** Serait moins de 2,000?

**M. Fletcher:** Non, c'est à peu près 2,000, mais je m'avance.

**M. Sturgess:** Non, je ne pense pas que ce soit autant, car nous avons un effectif total de 2,600 dans la région atlantique.

**M. Cochrane:** C'est ce que je pensais.

**M. Sturgess:** C'est donc moins.

**M. Cochrane:** J'ai remarqué dans la lettre du ministre, qu'il disait qu'avec 3,500 départs naturels dans la région atlantique, il ne faudrait pas attendre longtemps avant que ces sureffectifs aient été résorbés. Pourtant un grand nombre des intéressés n'appartiennent pas aux trois ensembles où ils seraient obligés de prendre d'autres postes.

**M. Sturgess:** Oui, je vous demande pardon, je vous ai donné les chiffres pour Moncton.

**M. Cochrane:** Oui, c'est 2,600 à Moncton. Un grand nombre de ceux-là travaillent dans les services à bord et ne peuvent donc pas être supplantés.

**M. Fletcher:** Nous n'avons pas de service à bord.

**M. Cochrane:** Excusez-moi, je veux parler de mécaniciens, d'agents de train etc.

**M. Fletcher:** Oui, le chiffre de 3,500 est le total de la région.

**M. Cochrane:** Mais rien n'oblige les employés surnuméraires à supplanter l'un de ces 3,500?

**M. Fletcher:** C'est juste.

**M. Cochrane:** Combien y a-t-il de postes dont ils peuvent supplanter le titulaire?

**M. Sturgess:** Encore une fois, tout dépend de ce que vous faites. Si vous êtes un employé général, vous restez dans cette division, sauf qu'il peut y avoir permutation entre les groupes des ateliers. Si vous travaillez dans l'atelier, vous restez à l'intérieur de ce groupe. Ainsi que je l'ai expliqué, dans le groupe AIU, vous pouvez occuper un poste d'entretien des voies, d'opérateur de signaux ou de commis. Il y a beaucoup plus de flexibilité dans ce cas-là.

**M. Cochrane:** Donc, dans ces trois ensembles, combien de postes avez-vous environ, qui pourraient faire l'objet de départs naturels, afin de réduire aussi rapidement que possible les prestataires de la sécurité d'emploi.

[Text]

**Mr. Sturgess:** To pull a figure out of the air, it is probably somewhere in the 1,500 to 2,000 range.

**Mr. Cochrane:** Who writes these letters for this Minister?

**Mr. Fletcher:** There was nothing wrong with the letter of the Minister. The 3,500 was the reasonable figure on that one.

**Mr. Cochrane:** It is what figures do or liars do with figures.

**Mr. Sturgess:** But, Mr. Cochrane, this is a situation that is changing. We have now in front of the arbitrator a request from the railway companies to improve the flexibility of the job security program so that we have a greater ability for employees to cross craft lines and regional jurisdictions. We do not know what we are going to get in arbitration. We are hopeful we will get something. If we get something this time, we will go back next time and see if we can get some more, because we think it is in the company's interest and I think it is in the employee's interest to have more flexibility in how we assign those surplus employees.

**Mr. Cochrane:** I will pass. That is a good point to pick up next time, because that was the verge of the talk—

**The Chairman:** The one thing you did not ask, and I did not know, is this. In terms of the Atlantic region that we are talking about here—okay, there is some difference of opinion on the numbers, and I guess that affects the answer to the question—what is the historic attrition rate, if there is such a thing?

**Mr. Fletcher:** On a system basis, it has been 6% to 7%, and that varies across the country. In western Canada it could be as high as 11% or 12%. The figure we have used in the Atlantic region, based on the last two or three years, is 3%. Then in our calculations we have cut that in half and assumed 1.5%. So I think we have been somewhat conservative.

**The Chairman:** I would think so.

**Mr. Robichaud:** We are speaking about 300 workers who in order to exercise their employment security will have to do bumping, and you say they will have to take decisions every day. But can we take the Moncton situation out of context and not talk about Campbellton? There have been some lay-offs in Campbellton lately, have there not?

**Mr. Sturgess:** That is correct.

**Mr. Robichaud:** These people also have the same privileges as the people in Moncton. They can go bumping off, not in Campbellton, obviously, so we seem to be speaking only about Halifax. But they still can come and bump in Moncton too, can they not?

**Mr. Sturgess:** That is correct.

[Translation]

**M. Sturgess:** Je dirais entre 1,500 et 2,000, je n'en suis pas du tout sûr.

**M. Cochrane:** Qui rédige ces lettres pour le compte du ministre?

**M. Fletcher:** Il n'y a rien à reprocher à la lettre du ministre. Le chiffre de 3,500 paraît raisonnable.

**M. Cochrane:** On peut faire dire ce qu'on veut aux chiffres.

**M. Sturgess:** Oui, monsieur Cochrane, mais cette situation évolue vite. Nous avons en ce moment en arbitrage une demande des compagnies ferroviaires demandant une plus grande flexibilité du programme de sécurité d'emploi afin de pouvoir déplacer plus facilement les employés d'une région à une autre, d'une catégorie d'emplois à une autre. Nous ne savons pas encore quelle sera la décision, mais nous espérons obtenir quelque chose. Si c'est le cas, nous demanderons un peu plus la prochaine fois, car nous pensons que c'est dans l'intérêt de la compagnie et dans l'intérêt des employés de disposer d'une plus grande flexibilité dans l'affectation des surnuméraires.

**M. Cochrane:** Je vais m'en tenir là. Nous pourrions reparrer de cela la prochaine fois, car il y avait des discussions.

**Le président:** Il y a une chose que vous n'avez pas demandée et que j'ignore. Dans la région atlantique—d'accord, il y a quelques divergences d'opinion sur les chiffres, et je suppose que cela influe sur la réponse à ma question—quel est le taux de rotation traditionnel du personnel, du moins si on peut calculer une telle moyenne.

**M. Fletcher:** Pour l'ensemble du réseau, c'est d'environ 6 à 7 p. 100, mais cela varie d'une région à l'autre. Dans l'ouest, le taux de rotation peut atteindre 11 ou 12 p. 100. Le chiffre pour la région atlantique, basé sur les deux ou trois dernières années, est de 3 p. 100. Dans nos calculs nous l'avons réduit de moitié et nous avons retenu celui de 1,5 p. 100. Je pense donc que c'est une estimation plutôt prudente.

**Le président:** Je le pense aussi.

**M. Robichaud:** Vous avez donc 3 p. 100 d'employés qui, pour bénéficier de la sécurité de l'emploi, vont devoir supplanter d'autres employés dans leur poste, et vous dites qu'ils devront prendre des décisions chaque jour. Peut-on parler du cas de Moncton isolément, indépendamment de Campbellton. Il y a eu des mises à pied à Campbellton dernièrement, n'est-ce pas?

**M. Sturgess:** C'est exact.

**M. Robichaud:** Ils ont les mêmes privilèges que ceux de Moncton. Il n'y a pas de supplantation possible à Campbellton, et ils ne pourraient manifestement aller qu'à Halifax. Mais ils peuvent quand même supplanter les employés de Moncton, n'est-ce pas?

**M. Sturgess:** C'est juste.

## [Texte]

**Mr. Robichaud:** This would be true also of the people from Edmundston, because there have been some lay-offs in Edmundston too, have there not?

**Mr. Sturgess:** Yes. There have not been any significant lay-offs in Edmundston that I recall in the last two or three months.

**Mr. Robichaud:** I am talking about the last two or three years.

**Mr. Sturgess:** Certainly there will have been lay-offs in the last two or three years, yes.

**Mr. Robichaud:** This takes away the people with less experience, and you get into people who have eight years and more who are covered with employment security.

• 1040

**Mr. Sturgess:** As the process goes on in these various employment groups, the average service and seniority of these employees is increasing all the time, so you get down to a hard core of people who are going to largely go on employment security. That is true.

**Mr. Robichaud:** So bumping gets harder and harder. You cannot bump any more. Have there been lay-offs in Halifax too? There must have been.

**Mr. Sturgess:** I think we have had lay-offs everywhere.

**Mr. Robichaud:** And Sydney?

**Mr. Sturgess:** Yes.

**Mr. Robichaud:** So these people in Moncton are going to be caught in the position of having to draw their employment security. There is nowhere else to go, is there?

**Mr. Sturgess:** Unless we get some additional flexibility from the arbitrator and are able to offer employees jobs off the region, or we get more flexibility in moving people between crafts with the necessary training. But in the absence of that, as we said earlier, it has still been our experience that with reasonable incentives we can get employees to move to productive work, even when they do not have to do that under their collective agreements. People basically want to work. Most people do, and we are counting on that to reduce this problem of people on employment security as quickly as we can.

**Mr. Robichaud:** I agree with you, and I agree with you also that people want to work. I know the people in Moncton, in Campbellton, in Henderson want to work rather than stay home and twiddle their thumbs, but what incentive is there for them to work anywhere else when you are saying that CN is going to reduce its work force by so many thousand employees? What kind of incentive is there for them to go away only to be told after two or three years that they are back to square one?

**Mr. Sturgess:** Well, this is the problem; but as we explained earlier, we are hiring some classes of employees. We expect to hire about 70 trainmen, as I recall, in the

## [Traduction]

**M. Robichaud:** C'est vrai également de ceux d'Edmundston, car là aussi il y a eu des mises à pied n'est-ce pas?

**M. Sturgess:** Oui. Mais il n'y en a pas eu beaucoup ces deux ou trois derniers mois.

**M. Robichaud:** Je parle des deux ou trois dernières années.

**M. Sturgess:** Effectivement, il y a eu des licenciements au cours des deux ou trois dernières années.

**M. Robichaud:** Les premiers à partir sont les derniers arrivés, et ceux qui restent ont donc plus de huit années d'ancienneté et sont couverts par les dispositions de sécurité d'emploi.

**M. Sturgess:** Au fur et à mesure que l'on pratique la supplantation dans ces divers groupes, la durée moyenne de service et l'ancienneté des employés augmentent, et il finit par ne rester que ceux qui ont la garantie d'emploi. C'est vrai.

**M. Robichaud:** Donc, la supplantation devient de plus en plus difficile. On ne peut plus supplanter. Y a-t-il eu des mises à pied à Halifax? Il doit y en avoir eu.

**M. Sturgess:** Je crois qu'il y en a eu partout.

**M. Robichaud:** Et à Sydney?

**M. Sturgess:** Oui.

**M. Robichaud:** Les gens de Moncton vont donc être obligés d'accepter leurs chèques de garantie d'emploi. Ils ne peuvent vraiment pas aller ailleurs, n'est-ce pas?

**M. Sturgess:** Pas à moins que l'arbitre nous concède une plus grande souplesse et nous permette d'offrir des emplois en dehors de la région, ou de faire passer les gens d'une catégorie de métier à une autre, avec la formation nécessaire. Mais même sans cela, comme nous l'avons déjà dit, nous savons que si les incitations sont suffisantes, les employés sont prêts à accepter un travail productif, même s'ils n'y sont pas tenus aux termes de leur convention collective. La plupart des gens veulent travailler, et c'est là-dessus que nous comptons pour diminuer le plus rapidement possible le nombre de personnes qui reçoivent les chèques de garantie d'emploi.

**M. Robichaud:** Je partage votre point de vue, et il est vrai que les gens veulent travailler. Je sais que les gens de Moncton, de Campbellton, de Henderson préfèrent travailler plutôt que de se tourner les pouces, mais pourquoi accepteraient-ils d'aller travailler ailleurs puisque vous dites que le CN entend réduire ses effectifs de plusieurs milliers d'employés? Pourquoi accepteraient-ils de déménager s'ils risquent de se retrouver à la case départ deux ou trois ans plus tard?

**M. Sturgess:** C'est effectivement un problème; mais comme nous l'avons déjà expliqué, nous embauchons dans certaines catégories. Si je ne m'abuse, nous

## [Text]

Atlantic region this year. Rather than hire new people off the street, we would prefer to try to make it possible for laid-off machinists or carmen or whatever to accept those jobs. I think we understand there has to be fairness and an arrangement there that provides them with the security continuity.

We did a survey earlier this month and we found that on a system basis we hired something like 1,400 to 1,500 new employees last year. If we had more flexibility under these job security programs, we think we would be able to deal with most of these reductions on an attritional basis by placing surplus employees with the necessary training in the job categories we are adding. That is our objective. That is the reason we got this issue on the table in negotiations with our unions now, and it will be on the table next time, I can assure you. I think it is obviously something we need, and I think it is something our employees need as well.

**Mr. Robichaud:** Now if we move back a little bit when the decision was taken to close the Moncton shops, CN took the decision to close and therefore put in motion a whole procedure so that it would be completely closed. For a while we thought about the CGE deal, which brings me to the point that if CN had adopted the option that we could keep Moncton open, maybe not with the capacity they had at the time, but with a reduced capacity, would you have been able to find some work that could have been done there? This is a matter of aligning your thoughts, and there was a very clear example when you said that CGE would be coming and they needed some work to pick up the slack. At that time you were saying they would do work for the rail shop. At that time it was considered okay to do the rail shop work in Moncton but now that CGE is not coming, you are saying we think differently, you cannot do that work in Moncton. How come?

• 1045

**Mr. Sturgess:** Let me go back and address the main shop issue. We concluded that we could no longer support maintaining three main shops because, first, our locomotive workload was reducing as we employed fewer locomotives and locomotives that required less maintenance. Second, we are employing far fewer freight cars and all the freight cars are of much higher capacity and they require less maintenance. So when you looked at the long term it was clear we could not continue to use three main shops without incurring an inordinate fixed expense that we have associated with each of those shops. It was a much better operation to concentrate your activity and spread that fixed expense over a longer working day. You work two or three shifts. And this is why we have arrived at that decision.

## [Translation]

prévoyons d'embaucher environ 70 agents de train dans la région atlantique cette année. Plutôt que d'aller chercher des gens à l'extérieur, nous préférons, dans la mesure du possible, offrir ces emplois à des mécaniciens ou des wagonniers mis à pied. Il est entendu que nous devons nous montrer justes et continuer de leur garantir l'emploi.

Nous avons fait une enquête ce mois-ci et nous nous sommes aperçus que l'an dernier, nous avons engagé entre 1,400 et 1,500 nouveaux employés. Si les programmes de sécurité d'emploi nous permettaient une plus grande souplesse, nous pensons qu'il serait possible de réduire les effectifs par attrition, en plaçant les employés surnuméraires, avec la formation nécessaire, dans les catégories où il y a embauche. C'est notre objectif. C'est la raison pour laquelle nous négocions la question actuellement avec les syndicats, et je peux vous garantir que nous remettrons cela sur le tapis la prochaine fois. Nous avons absolument besoin de cette flexibilité, et je pense que ce serait également à l'avantage de nos employés.

**M. Robichaud:** Revenons un peu en arrière maintenant à l'époque où CN a décidé de fermer les ateliers de Moncton. La décision a été prise, et la procédure, engagée. On a pendant un certain temps envisagé un contrat avec la CGE, et c'est ce qui m'amène à vous demander si le CN avait opté pour le maintien des ateliers de Moncton, même à capacité réduite, auriez-vous pu les alimenter en travail? Il faudrait que vous fassiez preuve de cohérence, et cela était très clair lorsque vous avez dit que la CGE viendrait à Moncton et aurait besoin qu'on lui fournisse du travail pour remplir les temps morts. Vous avez dit alors qu'elle pourrait travailler pour les ateliers ferroviaires. A l'époque, il était tout à fait acceptable de faire faire le travail à Moncton, mais maintenant que le CGE ne vient plus, vous dites que ce n'est plus possible. Pourquoi?

**M. Sturgess:** Permettez-moi de revenir un peu en arrière et de vous expliquer le problème de l'atelier principal. Nous étions arrivés à la conclusion que nous ne pouvions plus nous permettre d'avoir trois ateliers principaux puisque, premièrement, nous avions moins de locomotives et que celles que nous utilisions demandaient moins d'entretien. Deuxièmement, nous avons moins de wagons-marchandises, car tous ceux que nous avons maintenant sont beaucoup plus grands et demandent moins d'entretien. Il était donc évident qu'à long terme, nous ne pourrions pas continuer d'avoir trois ateliers principaux sans que cela entraîne des frais fixes inacceptables. Il était de loin préférable, du point de vue gestionnel, de concentrer les activités et d'étaler les frais fixes sur une plus longue journée de travail, en établissant deux ou trois postes de travail, et c'est ainsi que nous en sommes venus à cette décision.

## [Texte]

The most vulnerable of the three shops was Moncton and that is why we arrived at the decision to close Moncton. In arriving at that decision, we were conscious, obviously, of the impact this would have on Moncton and the employees in the Atlantic region and we sought to find some alternative there that would provide work for displaced people. That is why we came upon the CGE option. This was not entirely without other benefits to us, because at that time Bombardier, the second locomotive manufacturer in Canada, was going out of business. It decided to depart the scene and we were interested in maintaining competition in the locomotive field and that is why we tried to get General Electric to come in and provide competition for General Motors.

Therefore, it was going to serve two purposes. It was going to help provide employment in Moncton to replace the employment we were taking away. It would also provide a source of competition in the locomotive field as I explained. That did not happen. We went to General Electric and we made the deal that we explained in the slide presentation. Part of the economics were recognizing the build-up in activity that would take place there. We would give them an order for new locomotives but between getting that order up and running and going beyond that point, General Electric, to make the economics attractive, needed some work. There was no point in laying off our employees for three or four years until the work picked up. We were trying to fill that gap with productive work. That is why we wanted to provide Bombardier maintenance work contracted out to General Electric for that interim.

Again, this is going back two or three years and at that time we frankly discussed this in the presentation. At that time we felt that our rail shop would continue longer than it has. We were in a very dynamic situation. We felt at that time we would be ordering new locomotives now but we find we cannot afford new locomotives now, so we are making do the best we can with the locomotives we have.

The western program for expanding the railway has been wound down because the forecasts for moving tonnage in western Canada have been reduced. So the output of switches and this sort of material has been reduced as well. And the premises upon which we based the continuation of the rail shop are now changed. We are looking at far different figures. The same thing applies to the bearing activity. The proportion of car miles being run with roller bearings has increased, and we no longer get the same projections we previously had. The economics change. When you close those main shops there, any of this residual activity is going to bear a very significant fixed cost as well. It now shares it with the other activity going on. But when you looked at all these factors, it no longer made any sense to maintain the rail or the bearing shop.

## [Traduction]

L'atelier de Moncton était le plus vulnérable, et c'est la raison pour laquelle nous avons décidé de le fermer. Mais nous étions, bien sûr, conscients de l'incidence que cela aurait sur la ville de Moncton et les employés de la région atlantique, et nous avons donc cherché une solution pour donner du travail aux personnes mises à pied. Nous avons ainsi envisagé l'option CGE. Cela présentait également d'autres avantages, de notre point de vue, puisque le deuxième fabricant de locomotives canadien, Bombardier, s'apprêtait à fermer ses portes. Il se retirait, et nous voulions maintenir la concurrence dans le domaine; c'est la raison pour laquelle nous avons essayé d'attirer General Electric, pour faire concurrence à la General Motors.

Nous devons donc faire d'une pierre deux coups. D'une part, cela aurait créé des emplois dans la région de Moncton pour remplacer ceux que nous éliminions. D'autre part, cela aurait maintenu la concurrence dans le domaine des locomotives. Cela ne s'est pas fait. Nous avons fait à General Electric la proposition que nous avons expliquée dans le diaporama. Nous avions tenu compte entre autres, dans nos calculs, de l'accroissement d'activités. Nous aurions passé une commande de locomotives à la General Electric, mais entre-temps, il fallait que nous lui fournissions du travail pour rendre la proposition intéressante du point de vue économique. Il n'y avait aucune raison de mettre à pied les employés pendant trois ou quatre ans en attendant que le travail commence. C'est la raison pour laquelle nous voulions, dans l'intervalle, donner à General Electric le travail d'entretien de Bombardier.

Il ne faut pas oublier que cela remonte à deux ou trois ans, et à l'époque, nous en avions parlé très franchement dans notre exposé. Nous estimions alors que les opérations de l'atelier ferroviaire se poursuivraient plus longtemps. La situation était très dynamique. Nous pensions alors pouvoir commander de nouvelles locomotives, mais maintenant, nous n'en avons pas les moyens et nous nous débrouillons donc avec celles que nous avons.

Les plans d'expansion des chemins de fer dans l'Ouest ont été mis en veilleuse à la suite de la révision à la baisse des projections sur le tonnage à transporter dans la région. Il a donc fallu réduire également la production d'aiguillages et autres matériels. Et les données sur lesquelles nous avions fondé nos prévisions pour l'atelier ferroviaire ont changé. Les chiffres ne sont plus du tout les mêmes. Il en va de même pour les roulements. Le millage parcouru avec des roulements à rouleaux a augmenté, et nos projections ne sont plus les mêmes. Les facteurs économiques changent. Quand on ferme les ateliers principaux, les coûts fixes des activités résiduelles deviennent très importants. Les frais sont maintenant répartis. Mais devant tous ces facteurs, le maintien de l'atelier ferroviaire ou de l'atelier des roulements n'était plus justifiable.

[Text]

[Translation]

• 1050

Mr. Robichaud, we are looking at things all the time. The conclusions we arrive at today we may want to change in a year's or two year's time, because of different factors we do not see at this time. This happens all the time in our business. We do the best we can, but we are dealing with a dynamic economy, and as good managers, we hope, of the railway system, we are trying to react as promptly as we can to these changing circumstances. These are a couple of the changes we unfortunately had to make.

**Mr. Robichaud:** I understand you have to project, make new projections based on new numbers, but when the CGE deal was being considered, the rail shop at that time was supposed to be viable. You would keep it, you would keep some employees working there, so they could fill in the slack for CGE.

Now that CGE is not coming, and it is only a couple of years, we are all of a sudden having new projections, and the rail shop is not viable anymore. If we stretch it a little bit, can we say the CGE deal was not that good in the first place, because your projections were not right?

**Mr. Sturgess:** They were not right, with regard to the rail shop, because we have obviously changed that. But it was not just the rail shop. It was the rail shop and a bridging program of locomotive maintenance.

**Mr. Robichaud:** But now you also find you do not have the money to buy a new locomotive. Would you have been able to buy new CGE locomotives then?

**Mr. Sturgess:** That was our commitment. If we bought those new locomotives, as Mr. Fletcher explained earlier, we would now have been retiring the Bombardiers at a faster rate.

**Mr. Robichaud:** Where would you have gotten the money? You do not have it now.

**Mr. Sturgess:** It would have presented a problem, but we would have had to deal with it, because that would have been our business commitment to Canadian General Electric.

**Mr. Robichaud:** Are you telling me you would have bought 26 locomotives you did not need?

**Mr. Sturgess:** No, we would not have changed the number of locomotives in our fleet. I should not say that, as it is changing as well. The number of locomotives is at such and such a level to meet certain traffic conditions. What you are dealing with here is a buy versus repair situation. We found the circumstances in the last two or three years that have required us to push back our capital spending on new locomotives, and try to retain in service a little longer our older ones. We are not operating with fewer locomotives, we are just operating with a different mix.

Monsieur Robichaud, nous remettons tout cela en question constamment. Nous réviserons peut-être dans un an ou deux les conclusions auxquelles nous sommes arrivés aujourd'hui, parce que les données changent. C'est ainsi dans notre métier. Nous faisons de notre mieux, mais nous sommes dans une situation dynamique, et en tant que bons gestionnaires, nous l'espérons, du système ferroviaire, nous devons nous efforcer de réagir avec rapidité lorsque les circonstances changent. Nous avons malheureusement dû faire certains changements.

**M. Robichaud:** Je comprends que vous devez adapter vos projections en fonction des données, mais à l'époque où vous envisagiez un contrat avec la CGE, vous estimiez que l'atelier de Moncton était viable. Il était prévu de le garder, avec un certain nombre d'employés, afin de remplir les temps morts chez CGE.

Maintenant que la CGE ne vient plus, à peine deux ans plus tard, tout à coup, vos projections ont changé, et l'atelier n'est plus viable. Pourrions-nous pousser le raisonnement jusqu'à dire que dans ce cas, le contrat avec CGE n'avait jamais été une bonne idée, car il reposait sur des projections inexactes?

**M. Sturgess:** Elles n'étaient pas exactes en ce qui concerne l'atelier, car de toute évidence, nous sommes revenus sur cette décision. Mais il n'y avait pas que cela. Il y avait l'atelier et le programme intérimaire d'entretien des locomotives.

**M. Robichaud:** Mais vous vous êtes maintenant rendu compte que vous n'avez pas les moyens d'acheter une nouvelle locomotive. Auriez-vous eu les moyens d'acheter des locomotives à la CGE?

**M. Sturgess:** Nous nous y étions engagés. Si nous avions acheté ces nouvelles locomotives, comme l'a déjà expliqué M. Fletcher, nous retirerions les locomotives Bombardier de la circulation à un rythme beaucoup plus rapide.

**M. Robichaud:** Où auriez-vous trouvé l'argent? Vous ne l'avez pas?

**M. Sturgess:** Cela aurait posé un problème, mais nous aurions dû y trouver une solution, car nous avions pris un engagement auprès de la Canadian General Electric.

**M. Robichaud:** Voulez-vous dire que vous auriez acheté 26 locomotives dont vous n'aviez pas besoin?

**M. Sturgess:** Non, nous n'aurions pas augmenté notre parc. Je ne devrais pas dire cela, car là aussi cela change. Le parc des locomotives doit correspondre aux besoins. C'est un choix entre le remplacement et les réparations. Les circonstances au cours des deux ou trois dernières années nous ont obligés à retarder l'achat de nouvelles locomotives, et nous essayons de faire rouler les vieilles un peu plus longtemps. Nous n'avons pas moins de locomotives, simplement un parc différent.

[Texte]

**Mr. Robichaud:** Which would be in the Moncton shops' advantage, because they were repairing Bombardier locomotives there, were they not?

**Mr. Sturgess:** Yes.

**Mr. Robichaud:** This is new information, is it not?

**Mr. Sturgess:** These are changed circumstances, but it is not information that would have changed the original decision at all. Everything changes. Everybody makes plans, and these plans invariably change in some respect. In this case, and particularly because we in fact did not have a deal with Canadian General Electric, we have not gone out to buy new locomotives.

If we had had a contract with General Electric, we would not have been able to avoid that option. We would have had to buy the new locomotives, and retire the Bombardiers early. Because we did not have it, we have the option, if we wish to exercise it, of trying to keep the Bombardiers in operation a little longer, and that is what we are doing.

**Mr. Robichaud:** That is what you are doing. Could that work not have been done in Moncton with repairing the Bombardier locomotives, because I hear right now that for the last summer some of the traction motors were being shipped on to Pointe Saint-Charles in Montreal?

**Mr. Sturgess:** Yes, but a lot of the work is being done up in Gordon Yard in Moncton.

• 1055

**Mr. Robichaud:** A lot of work is being done there, but when you talk to the employees about being transferred over to Gordon Yard they say that there is not enough work to keep them going. They are wondering what is going to happen because of the bumping and all of that. They are quite worried about that. Some of that work—for instance, the traction motors—which could be done there or at the Moncton shops is being shipped on to Montreal. The workers find it very hard to understand why CN is doing that.

They are laying off in Moncton and sending work up to Montreal. Would that be to help pay for the the overhead in Pointe Saint-Charles?

**Mr. Fletcher:** No, I think what is going on here is that we have taken work out of Moncton's shop and we have put it into Gordon Yard. But you have to use the space and the tools and the cranes and all of the fixtures in order to do certain things. So you have to reallocate.

I think it is to say that there is a lot of work going on in the line point shop in Gordon Yard which prior to our decision did not take place in Gordon Yard. We are going to put more work in there because we have already said that we are going to transfer 38 positions. Some of those positions will go into the line point repair operation of Gordon Yard. We will keep that facility full, occupied, and all of the employees associated with it working. There

[Traduction]

**Mr. Robichaud:** Ce qui aurait été avantageux pour les ateliers de Moncton puisqu'on y réparait les locomotives Bombardier, n'est-ce pas?

**Mr. Sturgess:** Oui.

**Mr. Robichaud:** C'est une nouvelle donnée, n'est-ce pas?

**Mr. Sturgess:** Les circonstances ont changé, mais cela n'aurait pas suffi à changer la décision originale. Tout change. Tout le monde fait des projets qu'il faut toujours un peu modifier. Dans notre cas, particulièrement parce que nous n'avons pas pu en arriver à une entente avec la Canadian General Electric, nous n'avons pas acheté de nouvelles locomotives.

Si nous avions eu un contrat avec la General Electric, nous n'aurions pas eu le choix. Nous aurions été obligés d'acheter de nouvelles locomotives et de mettre les Bombardiers hors service plus tôt. Comme il n'y pas eu de contrat, nous avons eu la possibilité de maintenir les locomotives Bombardier en service un peu plus longtemps, et c'est ce que nous faisons.

**Mr. Robichaud:** C'est ce que vous faites. Ce travail de réparation sur les locomotives Bombardier n'aurait-il pas pu être fait à Moncton, car l'été dernier, vous avez dû envoyer des moteurs de traction à Pointe Saint-Charles à Montréal?

**Mr. Sturgess:** Oui, mais une grande partie du travail se fait à la gare de triage de Gordon, à Moncton.

**Mr. Robichaud:** On y fait beaucoup de travail, mais lorsqu'on parle aux employés de les envoyer à Gordon, ils disent qu'il n'y a pas assez de travail là-bas. Ils se demandent le sort qui leur sera réservé avec les suppléments. Cela les inquiète beaucoup. Une partie de ce travail, par exemple sur les moteurs de traction—qui pourrait être fait à Moncton ou à Gordon est envoyé à Montréal. Les employés ont beaucoup de mal à comprendre pourquoi.

On licencie à Moncton et on envoie du travail à Montréal. Serait-ce pour rentabiliser Pointe Saint-Charles?

**Mr. Fletcher:** Non, nous avons envoyé du travail de Moncton à la gare de triage de Gordon. Mais pour certains travaux, il faut de la place, des outils, des grues et toutes sortes d'installations. Il faut donc parfois expédier ailleurs.

Il faut aussi dire que l'on fait maintenant au chantier d'entretien de Gordon beaucoup de choses qu'on n'y faisait pas jusqu'ici. Et nous allons y envoyer davantage de travail puisque nous avons déjà annoncé que nous allons y ajouter 38 postes. Certains de ces postes iront au chantier d'entretien. Notre intention est de faire tourner l'atelier à plein régime, et d'y faire travailler tous les employés qui y sont rattachés. Mais il y a certaines choses

## [Text]

are some things that you cannot do at Gordon Yard. You cannot lift an engine, you cannot lift a main generator.

**Mr. Robichaud:** But you can in the main shop.

**Mr. Fletcher:** Yes, and you can do it in the main shop at Montreal or Transcona as well. But it gets back to this question of overhead.

There comes a point when your overheads drive you out of business. You cannot maintain a huge facility with all of the fixed costs over a smaller distribution of work. So you have to back away and make the decision then to redistribute that work which is left in the most practical way and in the most economical way possible, and then move the people with it. We can go through thousands of iterations—for instance, we are building and repairing blower fans at Gordon Yard. That is work that was never done at a line point before. There is going to be a lot of work done in Gordon Yard that was never done at a line point.

We are going to keep the 100 Bombardier locomotives in service for an extra one, two, or three years until they blow themselves up by major failure, and everything that can be done on those locomotives at Gordon Yard will be done at Gordon Yard. But we cannot lift an engine and we cannot lift a main generator at Gordon Yard. When those components fail, and we make a decision to replace instead of scrap, that will go to Pointe Saint-Charles and we will lift it out there. But in the meantime we have a commitment—I think we have indicated and proved that we will keep these commitments—to keep the staff at Gordon Yard employed. We are not transferring people there just to have things change later.

**Mr. Robichaud:** Could you not have downsized the Moncton shop but kept a work force there? You could have kept the rail shop. You could have found a use for the foundry. The locomotives are going to stay for a longer period of time. Could that not have been put together in a package so that some of the work could have stayed in Moncton?

You also have to consider the 300 employees—you are saying 208—that you will have to pay anyway. If your state of mind had been different in relation to the Moncton shops, could you not have kept them open? Instead of sending everything elsewhere, would it not have been possible to take a little bit from elsewhere and bring it to Moncton?

**Mr. Sturgess:** In effect I think that is what we are doing. We said that the Moncton shops should be closed to stop that heavy bleeding of overhead expense that is associated with the main shops, and we will put work in the Gordon Yard, where we have a line shop and the overheads are much less. That is what we have in effect done.

## [Translation]

qu'on ne peut pas faire à la gare de triage de Gordon. On ne peut pas soulever une locomotive, ou une génératrice principale.

**M. Robichaud:** Mais c'est possible à l'atelier principal.

**M. Fletcher:** Oui, c'est possible à l'atelier principal de Montréal ou de Transcona aussi. Mais cela nous ramène encore une fois à la question des frais généraux.

Ils peuvent vous amener à la faillite. On ne peut pas garder des installations immenses avec tous les frais fixes que cela entraîne lorsque la charge de travail diminue. Il faut donc prendre la décision de redistribuer le travail de la façon la plus logique et la plus économique possible, et il faut que le personnel suive. On peut envisager toutes sortes de déplacements du travail. Par exemple, nous faisons maintenant construire et réparer à Gordon des ventilateurs de soufflage, alors que cela n'avait jamais jusqu'ici été fait dans un chantier d'entretien. On va désormais faire à Gordon beaucoup de travaux qui n'avaient jamais été faits dans des chantiers d'entretien.

Les 100 locomotives Bombardier vont rester en service un, deux ou trois années de plus, jusqu'à ce qu'elles rendent l'âme, et tous les travaux qui pourront être faits à Gordon seront faits là. Mais on ne peut pas y soulever un moteur ou une génératrice principale. Lorsque l'un de ces éléments tombe en panne et que nous décidons de le remplacer plutôt que de mettre la locomotive à la ferraille, il faudra l'envoyer à Pointe Saint-Charles pour la faire réparer. Mais en attendant, nous nous sommes engagés—et je pense que nous avons prouvé que nous tenons nos engagements—to faire travailler les employés de Gordon. Nous n'y envoyons pas les gens simplement pour le plaisir de tout bouleverser plus tard.

**M. Robichaud:** N'aurait-il pas été possible de réduire les activités à Moncton, sans fermer? Vous auriez pu y maintenir l'atelier ferroviaire. Vous auriez pu trouver quelque chose pour la fonderie. Vous allez garder les locomotives plus longtemps. N'auriez-vous pas pu faire une partie du travail à Moncton?

Il faut aussi tenir compte des 300 employés—208, dites-vous—que vous devrez continuer de payer. Si votre attitude à l'égard des ateliers de Moncton avait été différente, n'auraient-ils pas pu rester ouverts? Plutôt que de tout envoyer ailleurs, n'auriez-vous pas pu prélever un peu dans les autres ateliers pour l'envoyer à Moncton?

**M. Sturgess:** C'est ce que nous faisons. Nous avons décidé qu'il fallait fermer les ateliers de Moncton pour arrêter l'hémorragie que représentaient les frais généraux associés aux ateliers principaux; nous enverrons le travail à la gare de triage de Gordon, où nous avons un chantier d'entretien et où les frais généraux sont beaucoup moins élevés. C'est ce que nous avons fait.

I can assure you, Mr. Robichaud, that while we have employees on employment security in the Moncton area,

Je peux vous assurer, monsieur Robichaud, que tant que nous aurons dans la région de Moncton des employés

*[Texte]*

if this is an inevitability to some extent, then we have every incentive in the world to try to find odd jobs that previously perhaps were never done in Moncton and to put them in there to keep those people productively employed. We are paying them; we might as well get some work done. But we would prefer to handle it on a project-by-project approach, because this number who are going on job security—and it is going to be over 200 initially—is going to be whittled down, and whittled down pretty quickly, we hope.

**Mr. Taylor:** I want to make sure I understand this employment security. If I am 55 and the work disappears and I qualify for employment security and another job comes up, then do I have to take that other job?

**Mr. Sturgess:** If it is within your grouping, yes.

**Mr. Taylor:** So it is not really putting them on security from that age to 65, because they may have to work several times—

**Mr. Sturgess:** Oh, absolutely. That is the point I tried to make earlier, that this is a situation that changes all the time. While conditions today would permit you to go on employment security, next month they may have changed and you might have options to exercise and if you do not exercise them then you would come off employment security. Our obligations would end.

**Mr. Taylor:** Have you worked out the average time a person stays on social security?

**Mr. Fletcher:** Yes.

**Mr. Sturgess:** No, because we have only just recently experienced people going on it in the Atlantic region. So we do not have any extensive statistics on it—and I hope that we do not develop them, that we are able to deal with the problem in a better way.

**Mr. Clifford:** Mr. Sturgess, I guess you realize that our city and General Motors Diesel were really taken aback when this agreement originally surfaced, in the sense that 26 locomotives were going to be built by another manufacturer. In other words, it was like a phoenix being reborn from the ashes: Bombardier first, and then CGE was going to come on the scene and make locomotives. Well, they did not come on the scene. Where are the 26 locomotives? We would like to build those in London.

**Mr. Sturgess:** They are, as I explained, set back. The deal did not go through with General Electric so we did not have to follow through and build them on the schedule we anticipated a couple of years ago. We are, as I have explained, instead trying to keep some of our higher-horsepower MLW locomotives in service.

We are out for tender on locomotives. I do not know if you are aware of this, but we have been tendering recently. We have asked General Motors to submit a

*[Traduction]*

qui reçoivent des chèques de garantie d'emploi, si nous ne pouvons pas vraiment faire autrement, nous aurons tous les encouragements qu'il nous faut pour leur trouver des petits travaux qui n'auraient peut-être pas été envoyés à Moncton auparavant, et que nous y enverrons désormais pour que ces gens soient productifs. Puisque nous les payons, autant qu'ils fassent quelque chose. Mais nous préférons une solution coup par coup, car ce groupe qui va recevoir la garantie d'emploi—et ce sera au départ un peu plus de 200 personnes—va diminuer, et diminuer très rapidement, nous l'espérons.

**Mr. Taylor:** Je veux être sûr de bien comprendre cette garantie d'emploi. Si j'ai 55 ans et que je perds mon travail, je bénéficie de la garantie d'emploi, mais si on m'offre un autre travail, suis-je obligé de l'accepter?

**Mr. Sturgess:** Oui, si c'est dans votre catégorie.

**Mr. Taylor:** Ils n'y restent donc pas jusqu'à l'âge de 65 ans, car ils pourraient être appelés à travailler plusieurs fois...

**Mr. Sturgess:** Oh, certainement. C'est ce que j'essayais d'expliquer plus tôt; la situation change constamment. Aujourd'hui, les circonstances peuvent être telles que vous recevez un chèque de garantie d'emploi, mais le mois prochain on vous demandera peut-être d'accepter un emploi, et si vous ne le faites pas, vous perdez votre droit à la garantie d'emploi. Nous n'avons plus alors aucune obligation envers vous.

**Mr. Taylor:** Savez-vous combien de temps en moyenne une personne reçoit l'assurance-sociale?

**Mr. Fletcher:** Oui.

**Mr. Sturgess:** Non, car c'est une chose toute récente dans la région atlantique, et nous n'avons donc pas véritablement de statistiques; j'espère d'ailleurs que nous n'aurons pas le temps d'en obtenir, et que nous allons pouvoir trouver une meilleure solution au problème.

**Mr. Clifford:** Monsieur Sturgess, vous savez sans doute que notre ville et la General Motors Diesel ont été fort désagréablement surprises lorsqu'elles ont entendu parler de cette entente pour l'achat de 26 locomotives à un autre constructeur. Autrement dit, c'était le phoenix renaissant de ses cendres: il y avait d'abord Bombardier, puis CGE devait venir le remplacer et construire des locomotives. Mais cela ne s'est pas fait. Où sont les 26 locomotives? Nous aimerions que vous les achetiez à London.

**Mr. Sturgess:** Comme je l'ai dit, le projet a dû être reporté. Comme nous n'avons pas signé de contrat avec General Electric, nous n'étions plus tenus de respecter le calendrier que nous avions prévu il y a environ deux ans. Comme je l'ai expliqué, nous essayons maintenant de maintenir plus longtemps en service nos locomotives MLW les plus puissantes.

Nous avons demandé un appel d'offres pour des locomotives. Je ne sais pas si vous étiez au courant. Nous avons demandé à la General Motors de nous présenter

[Text]

proposal to us, and they have. That is being evaluated, along with another supplier.

**Mr. Clifford:** General Motors Diesel has managed to survive in London through this adversity and it now has a North American mandate. So we must be doing something right there. Those good workers and designers of locomotives now have a North American mandate. So we are doing some good things. We want your company to appreciate that, and I am sure they will.

I wonder if your company is being imaginative. I understand that you did not go ahead and build these, but you are maintaining some old locomotives built by a defunct company at the time, Bombardier, and you say yourself that you are going to keep them going until they blow up. I just do not think Canada is being too well served with that kind of machinery when state of the art is available and at one time we needed it. On the other hand, I know that you have a big debt load. You have made that very apparent here, and I would appreciate your getting rid of that debt. Have you thought about leasing a fleet of locomotives?

• 1105

**Mr. Sturgess:** Yes, Mr. Clifford, we certainly have. In these recent tenders we have specifically asked the companies making proposals to us to give us a proposal on leasing.

**Mr. Clifford:** Good. This imagination from CN, I am glad to see it is something that is used in the car industry and the truck industry; we are happy to see it spreading over to rails. Have they been receptive? Have the suppliers been receptive to this notion?

**Mr. Sturgess:** I think they recognize we are serious about this. They have not been beating down our door to lease us locomotives. I think they would prefer to sell them to us. We have told them that our financial situation is such that we are more inclined to look at leasing at the moment than we are at capital spending. This is not something that is restricted to locomotives. We are doing this all the time and have been for some time with freight cars.

**Mr. Clifford:** Mr. Chairman, I am very pleased to hear that imagination. CN and I will be passing that along to the local supplier. Thank you very much.

**The Chairman:** Before I go back to Mr. Cochrane, is it fair to say that in the potential tentative deal with CGE and those purchases of 26 locomotives in terms of the financial involvement of CN, there was going to be a richer deal than what you have right now? I do not know how much more. Of course, it fell through because of the

[Translation]

une proposition, et c'est ce qu'elle a fait. Nous l'étudions actuellement, en même temps que celle d'un autre fournisseur.

**M. Clifford:** La General Motors Diesel a su se tirer d'affaire pendant cette période difficile à London, et elle a maintenant un mandat à l'échelle nord-américaine. Il faut donc croire qu'elle fait bien les choses. Ses excellents ouvriers et concepteurs de locomotives ont maintenant une mission nord-américaine. Ils savent donc ce qu'ils font. Je suis sûr que votre compagnie saura le reconnaître.

Je me demande si vous avez su faire preuve d'imagination. Je comprends que vous n'avez pas à acheter de nouvelles locomotives, mais vous maintenez en service des machines construites par une compagnie qui n'existe plus, Bombardier, et vous avez dit vous-même que vous les maintiendriez en service jusqu'à ce qu'elles rendent l'âme. J'estime que le pays n'est pas très bien servi avec ce genre de machines, alors que des modèles tout à fait modernes sont disponibles et que vous avez jugé, à une certaine époque, qu'ils étaient nécessaires. D'autre part, je sais que vous avez une très lourde dette. Vous nous l'avez très clairement démontré, et je voudrais bien sûr que vous l'épongiez. Avez-vous songé à louer un parc de locomotives?

**M. Sturgess:** Oui, bien sûr, monsieur Clifford. Dans le dernier appel d'offres, nous avons précisé aux compagnies intéressées qu'elles devaient nous faire des soumissions sur la location à bail.

**M. Clifford:** Très bien. Je suis heureux de voir que ce projet imaginatif du CN sert également dans le secteur de l'automobile et du camionnage. C'est une bonne chose que le secteur ferroviaire commence maintenant à s'en servir. Les fournisseurs se sont-ils montrés réceptifs à cette idée?

**M. Sturgess:** Je crois qu'ils se sont rendu compte de notre sérieux. Cependant, ils ne se bousculent pas entre eux pour nous louer des locomotives à bail. A mon avis, ils préféreraient nous les vendre. Nous leur avons expliqué que notre situation financière est telle que nous préférons pour le moment la location à bail à des dépenses en immobilisations. Cela ne se limite pas à des locomotives. C'est une pratique généralisée que nous avons entreprise depuis quelques temps déjà dans le cas des wagons de marchandises.

**M. Clifford:** Monsieur le président, je suis très heureux de voir cette manifestation d'imagination. Le CN et moi-même allons en transmettre les résultats aux fournisseurs locaux. Merci beaucoup.

**Le président:** Avant de revenir à M. Cochrane, j'aimerais vous demander ceci. Ai-je raison de croire qu'il aurait été beaucoup plus onéreux pour le CN de conclure avec la CGE une entente en vertu de laquelle le CN aurait été obligé d'acheter 26 locomotives? Je ne sais pas combien cela vous aurait coûté de plus. Quoi qu'il en

[Texte]

other reasons that we have known and as you repeated today because you could not get the national ratification from the unions. It seems to me that to get the deal, you are really going much further in financial commitment than you actually have yourselves involved with now. Is that a fair assessment?

**Mr. Sturgess:** Yes. We obviously were prepared to make a commitment to acquire 26 locomotives to our specification and at competitive prices. We were not prepared to pay a price premium for them.

**The Chairman:** No, no. It fell through so you are staging in the others or you are using the others a little longer.

**Mr. Sturgess:** Mr. Chairman, I have to say I do not know of anything that precluded our leasing of those locomotives either. I think GE was just interested in getting the order to have work in that shop. If we went to a third party to arrange leasing, I do not think we were precluded from doing so.

**Mr. Cochrane:** You are saying the overhead to run the Moncton shop is \$12.6 million dollars a year.

**Mr. Sturgess:** That is right.

**Mr. Cochrane:** That is everything, is it? I presume it includes capital debt load costs, headquarters costs, and everything associated with it.

**Mr. Sturgess:** All the normal legitimate overhead expenses.

**Mr. Cochrane:** It does include the capital for headquarters?

**Mr. Sturgess:** No. We do not have any headquarters expense from headquarters.

**Mr. Cochrane:** Okay, but it includes capital, our share of the debt load and so on.

**Mr. Sturgess:** It certainly includes direct expenses that you might expect, such as taxes, heating, and maintenance. There is an enormous amount of maintenance as you might expect with a major facility such as that. These are the sort of overheads we are talking about.

**Mr. Cochrane:** Certain of those overheads certainly will not disappear, will they?

**Mr. Sturgess:** I think the taxes, the heating, and the maintenance certainly will disappear.

**Mr. Cochrane:** Taxes? Where is the building going?

**Mr. Sturgess:** The building is going out of business.

**Mr. Cochrane:** You are still going to own it and you are still going to pay taxes. If I sit in my house and it is empty, I pay.

[Traduction]

soit, l'entente a été abandonnée pour les autres raisons que nous connaissons et que vous avez répétées aujourd'hui, en l'occurrence parce que les syndicats nationaux avaient refusé de la ratifier. Il me semble que pour conclure cette entente, il vous aurait fallu vous engager beaucoup plus financièrement que vous ne le faites en ce moment. Ai-je bien résumé la situation?

**M. Sturgess:** Oui. Il est évident que nous étions prêts à nous engager à acheter 26 locomotives selon nos exigences et au prix du marché. Nous n'étions pas disposés à payer le prix maximum.

**Le président:** Non non. Comme l'entente a été abandonnée, vous étirez la durée de vie des autres en les utilisant un peu plus longtemps.

**M. Sturgess:** Monsieur le président, à ma connaissance rien ne nous empêchait de faire la location à bail de ces locomotives. Je crois que tout ce qui intéressait la Générale Électrique, c'était d'obtenir une commande afin de créer du travail pour cet atelier. Si nous avions décidé de consulter une tierce partie afin d'obtenir la location à bail des locomotives, rien ne nous en aurait empêché.

**M. Cochrane:** D'après vous, il vous en coûte 12,6 millions de dollars par année pour administrer l'atelier de Moncton.

**M. Sturgess:** C'est juste.

**M. Cochrane:** Cela comprend tout, n'est-ce pas? Je suppose que cela inclut les frais d'administration de vos créances, les coûts liés à l'administration centrale, et toutes les autres dépenses associées.

**M. Sturgess:** Cela comprend tous les frais généraux normaux.

**M. Cochrane:** Cela comprend-il aussi le capital pour l'administration centrale?

**M. Sturgess:** Non. Nous n'avons aucune dépense liée à l'administration centrale.

**M. Cochrane:** Très bien. Mais cela comprend le capital, notre part de la dette, etc.

**M. Sturgess:** Cela comprend évidemment toutes les dépenses directes auxquelles on pourrait s'attendre, comme les impôts, le chauffage et l'entretien. Il est normal que les frais d'entretien soient énormes pour des installations aussi importantes que celles-ci. Voilà donc le genre de frais généraux dont il s'agit.

**M. Cochrane:** Il va sans dire que certains de ces frais généraux vont demeurer, n'est-ce pas?

**M. Sturgess:** À mon avis, les impôts, le chauffage et l'entretien vont être éliminés.

**M. Cochrane:** Les impôts? Qu'allez-vous faire de l'immeuble?

**M. Sturgess:** L'immeuble va fermer.

**M. Cochrane:** Mais vous allez quand même en demeurer propriétaire et donc devoir payer des impôts. Même si ma maison est inhabitée, je dois continuer à payer.

[Text]

**Mr. Sturgess:** Yes, but if we are unable to secure another tenant for the building, I do not think it is reasonable to expect that we are going to keep it there indefinitely.

**Mr. Cochrane:** How long?

**Mr. Sturgess:** I do not know.

**Mr. Cochrane:** However, there will be costs associated with keeping it there in a dormant state.

**Mr. Sturgess:** Certainly, but we expect those to be—

**Mr. Cochrane:** Certainly less than \$12.6 million, I agree to that and way less; I do not disagree with that at all.

**Mr. Sturgess:** —eventually disappearing.

**Mr. Cochrane:** What would be the average wage of a shop worker?

**Mr. Fletcher:** I think it is \$23,000 to \$25,000.

**Mr. Cochrane:** A report done in 1985 and paid for by the Province of New Brunswick indicated the average shop worker was paid \$27,000.

**Mr. Fletcher:** Yes, you are right.

**Mr. Cochrane:** That was in 1985, so presumably inflation at 4% or whatever since then would put it at \$31,000.

**Mr. Sturgess:** No, because those people are working at their 1986 job rates, as we have not settled what wage increases would take effect in 1987 and 1988.

• 1110

**Mr. Cochrane:** But that will be paid once it is settled retroactively?

**Mr. Sturgess:** Most certainly.

**Mr. Cochrane:** So \$30,000 to \$31,000?

**Mr. Sturgess:** It is going to be around \$30,000.

**Mr. Cochrane:** What is your percentage of carrying costs for benefits?

**Mr. Sturgess:** That is a good question. You can probably plus that by 25% to 30%.

**Mr. Fletcher:** We normally add 26%.

**Mr. Cochrane:** A quarter of \$30,000 is about \$7,000. So if I said it was going to cost about \$38,000 to \$39,000 per man to carry them, would I be pretty close?

**Mr. Sturgess:** A little high, perhaps, but close.

**Mr. Cochrane:** You know, your vice-president of the region tried to tell me the cost of benefits was 4.5%. And I knew what your pension costs were alone. That was just a

[Translation]

**M. Sturgess:** Oui, mais si nous ne parvenons pas à trouver d'autres locataires, nous ne garderons pas l'immeuble indéfiniment.

**M. Cochrane:** Combien de temps pensez-vous le garder?

**M. Sturgess:** Je n'en sais rien.

**M. Cochrane:** Mais il y aura quand même des coûts d'entretien, ne serait-ce que pour l'immeuble inutilisé.

**M. Sturgess:** Bien sûr, mais nous croyons qu'ils seront...

**M. Cochrane:** Ils seront certainement de moins de 12,6 millions de dollars, beaucoup moins. Là-dessus, nous nous entendons.

**M. Sturgess:** ... graduellement éliminés.

**M. Cochrane:** Quel est le salaire moyen d'un employé des ateliers?

**M. Fletcher:** Entre 23,000\$ et 25,000\$, je crois.

**M. Cochrane:** Selon un rapport effectué en 1985 à la demande du gouvernement du Nouveau-Brunswick, le salaire moyen d'un employé était de 27,000\$.

**M. Fletcher:** Oui, vous avez raison.

**M. Cochrane:** C'était en 1985. Par conséquent, avec un taux d'inflation de 4 p. 100, on peut présumer que ce salaire aura grimpé à 31,000\$.

**M. Sturgess:** Non, car les employés travaillent encore au salaire de 1986; nous n'avons pas encore déterminé les nouvelles échelles salariales pour 1987 et 1988.

**M. Cochrane:** Mais ils vont être rémunérés de façon rétroactive, n'est-ce pas?

**M. Sturgess:** Absolument.

**M. Cochrane:** Donc, le salaire sera de 30,000\$ à 31,000\$?

**M. Sturgess:** Ce sera aux environs de 30,000\$.

**M. Cochrane:** Quel pourcentage de vos frais financiers consacrez-vous aux avantages sociaux?

**M. Sturgess:** C'est une bonne question. On peut sans doute y ajouter 25 à 30 p. 100.

**M. Fletcher:** Nous ajoutons normalement 26 p. 100.

**M. Cochrane:** Un quart de 30,000\$ donne environ 7,000\$. Aurais-je donc raison de dire qu'il vous en coûte environ 38,000\$ à 39,000\$ par employé pour le maintenir en poste?

**M. Sturgess:** C'est peut-être un peu élevé, mais c'est à peu près cela.

**M. Cochrane:** Vous savez, votre vice-président régional a essayé de me faire croire que les avantages sociaux ne vous coûtaient que 4,5 p. 100. Mais je sais ce que coûte la

[Texte]

short exchange, but it was an interesting thing to try to get accurate figures.

**Mr. Sturgess:** Were you asking about one particular benefit?

**Mr. Cochrane:** No, I was just asking about the total benefit package. I thought if you have it at 4.5% or whatever, you should do some more negotiating for all the country. So \$38,000 to \$39,000, if we are looking at 250 of those people, because we discussed that 347 less 11 were eligible. . .

**The Chairman:** Mr. Cochrane, we have had an interesting explanation of the questions you posed. There is obviously a worst-case scenario and a lighter scenario. You can make all sorts of suppositions and multiplications, depending on what you take to get a certain figure. I do not know really how productive it will be. Obviously there is a difference of opinion here. Keep going if you are trying to get more facts out to justify what happened, but. . .

**Mr. Robichaud:** I would like to make the suggestion that the chairman stay out of this.

**The Chairman:** Do not start talking that way, Mr. Robichaud. I have been more than lenient this morning. Quite frankly, if the chairman knew now what he should have known when he had conversation with Mr. Clark then this meeting might not have occurred.

**Mr. Robichaud:** You are kidding.

**The Chairman:** No, I am not. I am being very realistic. That may not make you happy, but I really do not know what we are going to be able to achieve here.

I do not want to get into a debate with you, Mr. Robichaud. The chairman has stayed out of it, but I am trying to get some focus to the thing. This focus requires the facts and figures. It is a difficult situation. It involves some very good people in Atlantic Canada, some of whom I know myself. I have been very interested in the answers.

Mr. Cochrane, please continue. But there is no sense in making your rhetorical flourishes or debate. There is a difference of opinion here. You are getting facts to make good points.

**Mr. Cochrane:** That is what I am after. And that is what this session is going to get us. In all fairness, on January 8 I asked the vice-president of the region for the facts to justify what was being done, and I was told that I could not have them. I asked were they available. He said yes but I could not have them. I am going to get them come hell or high water. If we have to sit here all day, with your concurrence, I will try to get them. Okay?

**The Chairman:** Keep trying.

[Traduction]

seule caisse de retraite. L'échange a été court, mais c'était une façon intéressante d'essayer d'obtenir des chiffres précis.

**M. Sturgess:** Parlez-vous d'un avantage particulier?

**M. Cochrane:** Non, je parlais des avantages sociaux en général. Je me disais que si vous aviez réussi à les maintenir à 4,5 p. 100, vous devriez vous occuper des négociations à la grandeur du pays. Il s'agit donc de 38,000\$ à 39,000\$, si l'on parle de 250 de ces employés, car vous aviez dit que 347 moins 11 étaient admissibles. . .

**Le président:** Monsieur Cochrane, on a répondu de façon plutôt intéressante à vos questions. Il est évident que la situation présente un scénario conforme à la pire éventualité et un scénario plus positif. On peut faire toutes sortes de suppositions et de calculs, selon le chiffre que l'on veut obtenir. Je ne sais pas si ce sera particulièrement utile. Il est évident que vous n'êtes pas du même avis. Vous pouvez continuer, si vous essayez d'obtenir d'autres détails pour justifier ce qui est arrivé, mais. . .

**M. Robichaud:** Je demanderais au président de ne pas se mêler de la discussion.

**Le président:** Ne commencez pas sur ce ton, monsieur Robichaud. J'ai été très généreux jusqu'ici. Je vous avoue franchement que si j'avais su maintenant ce que l'on aurait dû me dire lorsque j'ai discuté avec M. Clark, cette séance n'aurait peut-être pas eu lieu.

**M. Robichaud:** Vous n'êtes pas sérieux!

**Le président:** Tout à fait. Je suis très réaliste. Cela ne vous plait sans doute pas, mais je ne vois vraiment pas ce que nous allons accomplir ici.

Mais je ne veux pas commencer une discussion avec vous, monsieur Robichaud. Jusqu'ici, je ne me suis pas mêlé de la discussion, mais j'essaie de voir un peu où nous en sommes. Pour cela, il nous faut des faits et des chiffres. C'est une situation difficile qui touche de braves gens de la région de l'Atlantique, et dans certains cas, des gens que je connais. J'ai écouté les réponses avec grand intérêt.

Vous pouvez continuer, monsieur Cochrane. Mais veuillez éviter vos grandes envolées lyriques. La divergence d'opinion est claire. Vous cherchez à obtenir des faits afin de prouver certains arguments.

**M. Cochrane:** C'est ce que je cherche. C'est à cela que sert cette séance. Je dois vous signaler que le 8 janvier dernier, j'avais demandé au vice-président régional de me présenter les faits afin de justifier ce qui arrivait, mais il m'a répondu que c'était impossible. Je lui ai demandé si les données étaient disponibles. Il m'a répondu que oui, mais que je ne pouvais pas les obtenir. Eh bien, j'ai l'intention de les obtenir coûte que coûte. S'il faut que nous passions la journée entière ici, si vous le voulez bien, je vais continuer d'essayer de les obtenir. Ça va?

**Le président:** Ne lâchez pas prise.

[Text]

**Mr. Cochrane:** I am. So we are saying \$38,000. If 250 went on that, it could cost close to \$10 million in the first year. If all 347 less 11 apprentices went—which they could do except for the managers who would have to go—we could be up to \$12 or \$13 million. It does not matter if they are in Moncton or Halifax or Sydney, there are people as a result of this bumping who are going to sit home on salary and hope the company will find something productive for them to do.

Nonetheless, in this scenario it could be around \$10 million in year one, and it will decline very quickly, I am sure. But at the average age of 38 of a shopworker, it could go for up to 27 years. Now that is almost inconceivable to me, and I am sure it is to them.

**Mr. Sturgess:** And it will drop.

**Mr. Cochrane:** Undoubtedly it is also inconceivable to the company. You are looking at a cost of manpower at anywhere from \$10 to \$5 million a year. Over a five-year period, you could incur \$40 million to \$50 million in costs.

**Mr. Sturgess:** Mr. Cochrane, we had a slide that addressed this issue. As best we could, we mapped out the figures for the worst case and the best case, and we think it is going to fall somewhere in between there, hopefully closer to the best case.

**Mr. Cochrane:** I think everyone would hope for that. On those figures, your worst scenario in the first year was a saving of \$2.4 million, and your best was \$4.4 million. If you are looking at \$10 million as manpower costs, your fixed costs will drop, but not disappear totally. In a best scenario, I think it would be very hard in your first year to get a saving of \$2.4 million.

• 1115

**Mr. Sturgess:** Certainly you are entitled to that view. We obviously feel that we can.

**Mr. Cochrane:** Engineering located at the shop, will that disappear totally when the shop closes? Three million dollars was listed as engineering. Will that disappear totally, or is it bridge and maintenance and things like that?

**Mr. Fletcher:** That is the engineering requirements according to the CTC accounting rules and regulations, and there are over 100 accounts in this whole process. That is the engineering requirements of maintenance, adjustments, upkeep, and redesign, reshaping, of the activity within the building. It has nothing to do with engineering work forces as such.

[Translation]

**M. Cochrane:** Je n'en ai pas l'intention. Alors nous disons 38,000\$. Si 250 employés touchaient ce montant, cela pourrait vous coûter près de 10 millions de dollars la première année. Si les 347 apprentis moins 11 avaient le même salaire—ce qui pourrait fort bien arriver sauf dans le cas des gestionnaires qui partiraient—cela porterait le total de 12 à 13 millions de dollars. Peu importe qu'ils soient à Moncton, Halifax ou Sydney, le fait est qu'il y a des gens qui vont continuer de toucher leur salaire en restant à la maison et en espérant que la compagnie va leur trouver quelque chose de productif à faire.

Néanmoins, d'après ce scénario, il pourrait vous en coûter près de 10 millions de dollars pour la première année, somme qui va certainement diminuer très rapidement. Mais comme les employés ont en moyenne 38 ans, cela pourrait durer jusqu'à 27 ans. C'est pratiquement inconcevable, pour moi comme pour eux.

**M. Sturgess:** Cela va diminuer.

**M. Cochrane:** Nul doute que c'est également inconcevable pour la compagnie. Il va vous en coûter environ 5 à 10 millions de dollars par année pour la main d'œuvre. Sur une période de 5 ans, cela pourrait représenter entre 40 et 50 millions de dollars.

**M. Sturgess:** Monsieur Cochrane, nous avons abordé la question avec un de nos acétates. Nous avons essayé tant bien que mal de présenter les chiffres pour le pire scénario et le meilleur, et nous croyons que la situation réelle sera quelque part entre les deux extrêmes. Avec un peu de chance, ce sera plus près du meilleur scénario.

**M. Cochrane:** C'est ce que tout le monde souhaite. D'après votre pire scénario de la première année, vous devriez réaliser des économies de 2,4 millions de dollars et, selon le meilleur scénario, ce serait de l'ordre de 4,4 millions de dollars. S'il vous en coûte 10 millions de dollars en frais de main-d'œuvre, vos dépenses fixes vont baisser, sans nécessairement disparaître complètement. Au mieux, je pense qu'il vous sera très difficile de réaliser des économies de 2,4 millions de dollars la première année.

**M. Sturgess:** Vous avez droit à votre opinion. Nous croyons pouvoir le faire.

**M. Cochrane:** Est-ce que les travaux d'ingénierie effectués à l'atelier vont être supprimés complètement lorsque l'atelier fermera ses portes? Vous avez dit que les frais d'ingénierie s'élevaient à 3 millions de dollars. Est-ce que cela va être complètement éliminé, ou allez-vous continuer à faire l'entretien des pontceaux, et d'autres choses de ce genre?

**M. Fletcher:** Il s'agit des besoins d'ingénierie selon les règles de comptabilité de la CCT. Tout ce processus comporte plus d'une centaine de comptes. Ce sont donc les besoins au chapitre de l'entretien, des ajustements, du maintien, et le remaniement des activités à l'intérieur des installations. Cela n'a rien à voir avec les spécialistes en ingénierie comme tels.

[Texte]

**Mr. Cochrane:** But moving some of those people to the Gordon Yard and doing another function there will obviously incur some engineering costs as well then, on the same basis.

**Mr. Fletcher:** No. The engineering costs were already at the Gordon Yard. It is the same problem. You have a fixed overhead, a certain amount that is allocated by different ways under CTC classification of accounts, and that is allocated; and they audit it before we do the first hour of work, and it is there regardless. Now, the overheads in Moncton's Gordon Yard are actually coming down as a ratio of activity because of the increased volume.

We could reverse your argument and say on a total basis I will take out the economics in the line-point shop and the improved productivity ratios that go there, and add them to the \$2.4 million, or whatever the figure happens to be.

**Mr. Cochrane:** But presumably the \$2.4 million is more than it was last year because you are doing less of a function.

**Mr. Fletcher:** No.

**Mr. Cochrane:** But it works the other way at the Gordon Yard.

**Mr. Fletcher:** The costs are there. There is a basic cost, and from there on it is how you distribute them for economic analysis.

**Mr. Sturgess:** Mr. Cochrane, out there is a \$12.5 million... just on the overhead alone, and you add to that the costs of being able to reduce that activity in Moncton. The question we are arguing is how soon you get that total benefit and what the benefits are year by year.

I suggest it is not going to change much. We can accept your conclusions, our conclusions. What we want to do is get on with the process. Putting it off until next year does not change that, it just means you are another year further away from that ultimate saving, be it five years away, six years away, seven years away. We cannot afford to wait.

**Mr. Cochrane:** Except from the point of view of productivity. I would think there is a certain social cost associated with people who maybe are doing nothing or being transferred or moved away to Halifax, and possibly two years later being laid off there, going to the Gordon Yard, taking a chance on their employment security, and in two years' time, because of a lack of work, are out of work.

I was reading *Keeping Track*. It is a nice magazine. They had a whole bunch of pictures of CN workers from across the country. The three from Moncton, none of whom were shopworkers, all commented on the same thing; that their biggest fear and the biggest thing they felt affecting the company and their position was the lack of

[Traduction]

**M. Cochrane:** Mais par le fait même, le simple fait de muter certains de ces employés au triage Gordon pour leur faire faire d'autres tâches va nécessairement entraîner des frais d'ingénierie.

**M. Fletcher:** Pas du tout. Ces coûts sont déjà prévus au triage Gordon. Le problème est le même. Il y a des frais généraux fixes, c'est-à-dire une certaine somme prévue pour diverses activités dans le cadre de la classification des comptes de la CCT. Avant même que nous ne commençons les travaux, il y a une vérification des comptes, et l'argent est prévu. En fait, les frais généraux du triage Gordon, à Moncton, sont à la baisse, étant donné que le volume des activités est à la hausse.

Je pourrais inverser votre argument de façon globale et retirer à l'atelier secondaire une partie de son budget et de sa productivité supérieure, et ajouter ces sommes à l'économie de 2,4 millions de dollars, ou peu importe ce que ce sera.

**M. Cochrane:** Mais ces économies de 2,4 millions de dollars sont supérieures à celles de l'an dernier, puisque vous faites moins de travail.

**M. Fletcher:** Non.

**M. Cochrane:** Mais c'est l'inverse qui se produit au triage Gordon.

**M. Fletcher:** Il existe des coûts de base, certes. Mais tout dépend de leur distribution.

**M. Sturgess:** Monsieur Cochrane, les frais généraux, à eux seuls, s'élèvent à 12,5 millions de dollars, auxquels il faut ajouter ce qu'il en coûtera pour le ralentissement des travaux à Moncton. Ce qu'il faut déterminer, c'est quand nous allons pouvoir retirer des bénéfices, et à combien ces bénéfices s'élèveront d'une année à l'autre.

À mon avis, cela ne changera pas de beaucoup. Nous pourrions accepter vos conclusions, ou les nôtres. Ce qu'il faut faire, c'est aller de l'avant. Si nous retardons jusqu'à l'an prochain, cela n'y changera rien, et ne fera que retarder d'autant les économies que nous pourrions réaliser, que ce soit dans cinq ans, six ans ou sept ans. Et nous ne pouvons pas nous permettre d'attendre.

**M. Cochrane:** Sauf du point de vue de la productivité. Il y a quand même des coûts sur le plan social dont il faut tenir compte. Pensez à ces gens que vous faites chômer en ce moment ou que vous allez muter à Halifax. Qu'est-ce qui vous dit que dans deux ans, ils ne seront pas à nouveau mis à pied, qu'ils ne seront pas mutés au triage Gordon, où leur sécurité d'emploi ne sera pas meilleure, et où, encore deux ans plus tard, ils risquent de perdre carrément leur emploi parce qu'il n'y a pas assez de travail?

J'ai eu l'occasion de lire la revue *Au fil du rail*. C'est une revue intéressante. Il y avait toute une série de photos d'employés du CN d'un bout à l'autre du pays. Les trois de Moncton, qui ne travaillaient pas dans les ateliers, ont tous parlé de la même chose. Ils disaient que leur plus grande crainte, la chose qui nuisait le plus à la compagnie

## [Text]

knowledge about what was going to happen to them, the lack of some stability, and those are people I represent. I have to be concerned about that, and I am sure you are too.

As we see this kind of thing, and as we see more uncertainty about bumping through and employment security and so on, it cannot help but affect the morale and the productivity of the company. Something has to happen soon to make sure that people know where they are going and what is going to happen to them. I do not have the answers. I get probably 10 shopworkers a day calling my office saying I do not understand this, I do not understand that, how do I do this, how do I do that, they will not tell me this, they will not tell me that, and I am not qualified, although maybe I am more so than some others perhaps who are giving information or advice, present company excluded.

There is that instability, that there is a social cost. And it has to be a cost that the company is paying through lack of productivity, or sick time, or benefits because of people not working or not feeling good or being upset. I will get into that in a summary in a few moments.

**The Chairman:** Well you had better hurry up, because Mr. Robichaud is here and Mr. Clifford has a very short question he wants to ask that he forgot to ask earlier.

**Mr. Cochrane:** I presume the work you do in the switching shop, in the rail shop, have all your overheads figured into them.

• 1120

**Mr. Sturgess:** They are all the needs associated with the operation of the shop.

**Mr. Cochrane:** Yes, and of the \$12.6 million or whatever.

**Mr. Sturgess:** It is a portion of that.

**Mr. Cochrane:** In almost all the invoices that I have—maybe I have selective ones but I took what I was given—in every situation, for example, to buy at Abex which produces switches and things, to buy a frog spring on CN specifications, number 12 132 pounds, whatever, right-hand, \$6,200. To do it at the shop, presumably taking relatively high overheads that we are anxious to get rid of, it works out to \$5,429. Yet I read my documentation and it says, because it is going to be cheaper we are going to contract it out. Explain that.

**Mr. Sturgess:** I do not know what makes up your \$5,429 off the top, but I would suggest that whoever is giving you this information is giving you cost information which is used for internal costing. Of course, it treats fixed costs as fixed costs and it just looks at variable costs

## [Translation]

et à leur travail, c'était le fait d'ignorer le sort qu'on leur réservait, le fait qu'il n'y avait pas de stabilité. Ce sont des gens que je représente, et leur situation me préoccupe, comme elle devrait vous préoccuper, à votre tour.

À notre avis, étant donné l'incertitude croissante que causent ces mutations, le manque de sécurité d'emploi, etc, il est inévitable que le moral et la productivité de la compagnie s'en ressentent. Il faut que les choses débloquent bientôt, pour que les gens sachent exactement où ils s'en vont et ce qui va leur arriver. Je ne dispose pas des réponses. Chaque jour, je reçois une dizaine d'appels d'employés des ateliers me disant: je ne comprends pas ceci, je ne comprends pas cela, je ne sais pas comment faire ceci ou cela, on ne veut pas m'expliquer telle ou telle chose, et je n'ai pas les compétences requises pour les aider, quoique je suis peut-être un peu mieux placé que d'autres qui se tarquent de donner des conseils, exception faite des gens ici présents.

Il y a donc cette incertitude, ces coûts sociaux. Et ces coûts se traduisent aussi par des pertes pour la compagnie, à cause du manque de productivité, des congés de maladie, ou des avantages sociaux qu'elle doit verser aux employés qui ne travaillent pas, qui ne se sentent pas bien, etc. J'en discuterai un peu plus longuement dans mes conclusions tout à l'heure.

**Le président:** Eh bien, vous feriez mieux de vous dépêcher, car M. Robichaud attend son tour et M. Clifford voudrait poser une très brève question qu'il a oublié de poser tout à l'heure.

**M. Cochrane:** Je présume que vous avez calculé les frais généraux pour le travail que vous effectuez dans l'atelier de manœuvre et l'atelier de fabrication de rails.

**M. Sturgess:** Ce sont tous les besoins liés au fonctionnement de l'atelier.

**M. Cochrane:** Oui, et aux 12,6 millions de dollars.

**M. Sturgess:** Cela en fait partie.

**M. Cochrane:** Dans presque toutes les factures que j'ai—peut-être ont-elles été choisies à dessein, mais j'ai pris ce qu'on m'a donné—par exemple, ici, pour acheter d'abex, qui produit des aiguilles et d'autres choses de ce genre, pour acheter un appareil de croisement selon les spécifications du CN, un numéro 12, 132 livres, ou peu importe, droitier, c'est 6,200\$. Si on le fait faire à l'atelier même, avec des frais généraux plutôt élevés que l'on cherche à éliminer, cela revient à 5,429\$. Et pourtant, dans les documents que j'ai en main, on dit que, comme c'est moins cher à l'extérieur, on procède par contrat. Expliquez-moi cela.

**M. Sturgess:** Je ne sais pas comment vous en êtes arrivé à 5,429\$, mais j'ai l'impression que ceux qui vous ont fourni ces chiffres se sont basés sur le calcul interne des coûts. Évidemment, ce calcul traite les dépenses fixes comme des dépenses fixes, et ne tient compte que des

[Texte]

or maybe some semi-variable fixed costs. It does not represent the full long-term fixed costs associated necessarily with those facilities.

**Mr. Cochrane:** The \$12.6 million is not, like you just told me, calculated down to the unit and assigned to it.

**Mr. Sturgess:** No, it is not.

**Mr. Fletcher:** The CTC classification of accounts directs how we allocate those costs. We do not break out those costs associated with every square foot of the shop. It is associated with the facility.

**Mr. Cochrane:** Sure. To produce a switch, you take the overhead costs of the rail shop and calculate it down to the unit, do you not?

**Mr. Fletcher:** Not all those fixed costs, no. They have various ways of costing in the shops. Obviously, when you try to find out the cost of something you manufacture, you are going to try and associate with that the costs that vary with that item that you are manufacturing. You are going to have the direct cost and some element of fixed costs, which you consider to be variable over a reasonable period of time. But there are other elements of fixed costs which are certainly not variable. They are there because you decided to have a shop there in the first place and it is of such and such a size and if it costs so much to heat and so much to maintain, those things would not be in that cost.

**Mr. Cochrane:** Are you saying the heating costs are not associated with the rail shop and they are not assigned back to the product? I guess you do a different kind of accounting than I used to do in municipal government, because we just took the overhead and it went out to the amount of work that was produced.

**Mr. Sturgess:** We treat fixed overhead as fixed overhead. If we followed that formula, we would hardly produce anything.

**Mr. Cochrane:** I guess it is a question of what is in the cost.

**The Chairman:** Okay, I am going to switch to Mr. Robichaud. Mr. Clifford, you have a short question.

**Mr. Clifford:** We were talking about the imaginative step that you have taken in the sense of leasing locomotive. How many tendered on this lease?

**Mr. Sturgess:** I am hesitating because we have asked them for a scale of orders, a range of orders, varying between so many and so many, and I forget the numbers right now. We have asked them to quote on 25 and 30 and we did discuss up to 50. We have asked them to portray the impacted volume and long-term commitment as on either purchase or lease. It is an extremely complicated formula, because when you are talking lease now, you are changing the basic warranty structure of history. You are

[Traduction]

dépenses variables, ou peut-être de dépenses fixes à demi variables. Ce calcul ne représente pas les dépenses fixes à long terme qui sont nécessairement associées à ces installations.

**M. Cochrane:** D'après ce que vous venez de me dire, la somme de 12,6 millions de dollars n'est pas calculée à l'unité et répartie en conséquence.

**M. Sturgess:** Non.

**M. Fletcher:** Ces coûts sont répartis selon la classification des comptes de la CCT. Nous ne faisons pas la ventilation des coûts associés à la moindre activité de l'atelier. Le calcul est fait pour les installations en général.

**M. Cochrane:** Bien sûr. Mais pour produire une aiguille, vous devez prendre les frais généraux de l'atelier de fabrication de rails et faire le calcul à l'unité, n'est-ce pas?

**M. Fletcher:** Non, pas toutes les dépenses fixes. Les ateliers ont diverses façons de calculer les coûts. Bien entendu, si vous voulez calculer le coût de fabrication d'une pièce que vous produisez, vous allez devoir y associer certains coûts variables. Vous allez donc avoir le coût direct et une certaine dépense fixe, que vous devez considérer comme étant variable sur une période raisonnable de temps. Mais il existe d'autres éléments de dépenses fixes qui ne sont pas variables. Ces dépenses existent parce que vous avez décidé d'ouvrir un atelier de telle ou telle dimension, qui coûte tant à chauffer, tant à entretenir, et ces coûts ne sont pas inclus.

**M. Cochrane:** Voulez-vous dire que les coûts du chauffage ne sont pas associés à l'atelier de fabrication de rails et ne sont pas répartis à l'unité du produit? J'ai l'impression que votre comptabilité est différente de celle que je faisais à l'administration municipale, car nous prenions les frais généraux et nous les calculions en fonction du travail produit.

**M. Sturgess:** Pour nous, les frais généraux fixes sont des frais généraux fixes. Si nous suivions votre formule, notre production serait à peu près nulle.

**M. Cochrane:** Tout dépend de ce que comprennent les coûts.

**Le président:** Très bien. Passons maintenant à M. Robichaud. Mais d'abord, monsieur Clifford, vous aviez une brève question.

**M. Clifford:** Nous parlons de votre projet imaginatif de louer à bail des locomotives. Combien de compagnies ont soumissionné pour cette location à bail?

**M. Sturgess:** J'hésite, car nous leur avons demandé de nous présenter une variété de scénarios, de commandes différentes, et je ne me souviens plus très bien des chiffres. Nous leur avons demandé les chiffres pour une commande de 25 à 30 locomotives, et nous avons même discuté de soumissions allant jusqu'à 50. Nous cherchions à savoir ce qu'il nous en coûterait à long terme à la location ou à l'achat, selon l'importance de la commande. C'est une formule terriblement compliquée, parce qu'en

## [Text]

changing a number of things that are traditional arrangements. I have not seen the quotes that have come back. We do have them and they are in the hands of economic analysis. I am not sure what they actually selected within that range to make their quotes on.

**Mr. Clifford:** Is service going to be handed over to the companies that you lease from? Are they going to have to fix up the generators and the motors, work that you have traditionally done?

**Mr. Sturgess:** We have discussed that option with them, where they would take the responsibility for very heavy periodic maintenance, perhaps, and let us do the running maintenance. These things are being discussed. I must say I do not recall they were greatly enthusiastic about this, but we are certainly pursuing it with them.

• 1125

**Mr. Clifford:** When are you contemplating a decision? In other words, the tenders were called, they are already in?

**Mr. Sturgess:** I think our decision is going to be based more on their capacity than on our need. You will know that GM's order book is full until the end of this year, as a result of consolidation in London for North American product—

**Mr. Clifford:** That is theirs because we build a really superior product.

**The Chairman:** You have that chamber of commerce pitching there three or four times earlier.

**Mr. Clifford:** Is there a time on this, though? Is it going to be 1988—are you going to make a decision?

**Mr. Fletcher:** They cannot deliver anything in 1988.

**Mr. Sturgess:** No, we will make a decision this year certainly, but we are talking about locomotives that will not be delivered before 1989.

**Mr. Clifford:** But the decision, like today, tomorrow—

**Mr. Sturgess:** No, it is going to be another few weeks. As Mr. Fletcher explained, this is quite a complex analysis involving a number of variables.

**Mr. Clifford:** Well it is an innovative step, I understand that.

**Mr. Sturgess:** It is going to take, I would suggest, several more weeks before we have that evaluated.

**Mr. Clifford:** You said two suppliers. Are they both Canadian?

## [Translation]

parlant de location à bail, toute la structure historique des garanties en devient modifiée. Toutes sortes d'éléments que nous tenions anciennement pour acquis ne sont plus là. Je n'ai pas vu les chiffres qu'on nous a présentés. Mais nous les avons, et nos spécialistes sont en train d'en faire l'analyse. Je ne sais pas trop ce qu'ils ont choisi parmi toutes les options pour faire leurs calculs.

**M. Clifford:** Est-ce que l'entretien va être confié à la compagnie dont vous allez louer les locomotives? Va-t-elle devoir s'occuper de réparer les génératrices et les moteurs, bref, de faire le travail que vous avez toujours fait vous-mêmes?

**M. Sturgess:** Nous avons discuté de cette possibilité avec les compagnies intéressées, c'est-à-dire que nous avons envisagé de leur confier les gros travaux d'entretien périodiques, en conservant nous-mêmes l'entretien régulier. Nous sommes encore en train de discuter des détails. J'avoue qu'elles ne m'ont pas parues très enthousiastes face à cette idée, mais nous sommes en train d'en discuter.

**M. Clifford:** Quand envisagez-vous de prendre votre décision? L'appel d'offres a été lancé, et les soumissions ont été présentées, n'est-ce pas?

**M. Sturgess:** Je pense que notre décision sera plus fonction de la capacité des compagnies que de nos propres besoins. Vous n'ignorez pas que le carnet de commandes de GM est plein jusqu'à la fin de cette année, à cause de la consolidation, à London, des produits. . .

**M. Clifford:** C'est parce que notre produit est manifestement supérieur.

**Le président:** La Chambre de commerce a déjà exercé des pressions à trois ou quatre reprises.

**M. Clifford:** Mais vous êtes-vous fixé un délai? Allez-vous rendre votre décision en 1988?

**M. Fletcher:** Ils ne peuvent rien faire en 1988.

**M. Sturgess:** Non, la décision sera certainement prise cette année, mais les locomotives ne seront pas livrées avant 1989.

**M. Clifford:** Mais la décision, sera-t-elle prise aujourd'hui, demain. . .

**M. Sturgess:** Non, il nous faudra encore quelques semaines. Comme M. Fletcher vous l'a expliqué, il s'agit d'une analyse très complexe, comportant plusieurs variables.

**M. Clifford:** Enfin, c'est quelque chose de nouveau; alors je comprends.

**M. Sturgess:** A mon avis, il nous faudra encore plusieurs semaines avant que les évaluations ne soient faites.

**M. Clifford:** Vous avez parlé de deux fournisseurs. Sont-ils tous deux canadiens?

## [Texte]

**Mr. Sturgess:** They both meet Canadian content requirements, I believe. The other supplier that is still interested of course is General Electric across the lake.

**M. Robichaud:** Monsieur le président, vous avez dit au début de Moncton de poser une dernière question très rapidement. Je ne suis pas du tout d'accord sur cette façon de procéder.

La base industrielle de toute la région de Moncton s'est érodée graduellement et on n'a jamais pu vraiment obtenir de l'information. On a posé des questions au ministre, et il n'avait pas d'information. Lorsque le président du CN, M. LeClair, est venu ici, il nous a parlé de l'étude interne, mais on n'a jamais pu obtenir d'information sur cette étude parce que, semble-t-il, elle contenait des renseignements très délicats. C'est ce qu'on nous dit encore aujourd'hui.

Je peux comprendre qu'il y ait des renseignements très délicats, mais il reste qu'on s'est basé sur les chiffres contenus dans cette étude pour fermer, à Moncton, un complexe industriel qui représentait toute une base industrielle pour cette région-là.

Lorsqu'on pose des questions, on obtient parfois des chiffres qui ne sont pas tout à fait justes. Encore aujourd'hui, on nous dit qu'il y a 17, 18, 19 ou peut-être 20 travailleurs qui vivent de prestations de sécurité d'emploi.

They are not disputing the figure of 19 or 20, but then I get information that there are 50 and more employees on employment security because of the Moncton shops. Now where is the right figure? We do not know, and we cannot get those figures.

Then we hear that there was a deal that was just about to be made, and we could have come into an agreement with CGE, we could have kept the rail shop open, but now, all of a sudden, it is not feasible to keep it open.

We hear today that the rail shop does not have the proper machinery to do the shaving of the rails for the frogs or whatever, but when you talk to the workers they say all you have to do is turn your rail around. You do 27 feet one way, and the rest the other way. You do not have to buy new machinery for that, but then again they say that to do that kind of work we would need new machinery.

How can we explain that to the workers? We have to at one time question the basis of that decision. I do not know where else we can do it but here, by calling people from CN to appear and when we do get the information in bits and pieces that we try to examine it and go a little deeper. We cannot take that decision sitting down or being hurried. I hope you understand.

## [Traduction]

**M. Sturgess:** Je crois qu'ils répondent tous deux aux exigences relatives au contenu canadien. Bien entendu, l'autre fournisseur qui demeure intéressé est General Electric, de l'autre côté du lac.

**Mr. Robichaud:** Mr. Chairman, you told the member from Moncton that he could ask one last very short question. I do not agree at all with this system.

The entire industrial base of the Moncton area has been gradually eroded, and we have never really been able to get any information. We have asked the Minister, and he could not give us any information. When CN's president, Mr. LeClair, appeared before us, he spoke of an in-house study which has been carried out, but we were never able to get any information on that study because it apparently contained some very sensitive material. That is what they still tell us today.

I can understand if there is any sensitive information, but the fact remains that the figures contained in that study were used to shut down an industrial facility in Moncton which represented an important industrial base for that region.

When we ask questions, we sometimes get figures which are not entirely accurate. Even today, we are told that there are between 17 and 20 workers who are living off employment security.

Personne ne contredit ce chiffre de 19 ou 20, mais c'est qu'on me dit ensuite qu'il y a au moins 50 employés de plus bénéficiant de prestations de sécurité d'emploi à cause des ateliers de Moncton. Quel est le véritable chiffre? Nous n'en savons rien, et il semble impossible de l'obtenir.

Ensuite, on nous dit qu'une entente était sur le point d'être conclue avec la Générale Électrique du Canada, entente qui nous aurait permis de maintenir l'atelier de fabrication de rails, mais maintenant, soudainement, il ne semble plus possible de le faire.

On nous dit aujourd'hui que l'atelier de fabrication de rails ne dispose pas des machines nécessaires pour faire l'arasement des rails pour les coeurs de croisement, ou peu importe. Mais lorsqu'on en discute avec les employés, ils disent qu'il suffit d'inverser les rails, 27 pieds dans un sens, 27 pieds dans l'autre. Il n'est pas nécessaire d'acheter de nouvelles machines pour cela; par contre, pour faire ce genre de travail, il faut de nouvelles machines.

Comment l'expliquer aux travailleurs? A un moment donné, il faut se demander sur quoi la décision a été fondée. Je ne vois pas où nous pourrions obtenir les renseignements à part ici, en convoquant des représentants du CN pour essayer de leur soutirer de l'information et examiner la situation un peu plus à fond. Nous ne pouvons pas prendre la décision à la légère ou en nous faisant bousculer. J'espère que vous nous comprenez.

[Text]

[Translation]

• 1130

**The Chairman:** Mr. Robichaud, I understand completely. This has been before the committee. You have been very active in it and Mr. Cochrane has been active in it. This is why we are here today—to ask questions. You have laid the groundwork for your statement. I said it to Mr. Cochrane, because instead of asking the questions... he asked questions, he got answers, there are different interpretations, there are sliding scales, there are variables, things change. And then he took a lot of time on the second round. He has had 41 minutes this morning, and a good part of the second time it was argumentative as far as the Chair is concerned. He may not agree with the figures, but it was more of an argumentative situation than asking for further facts.

I would suggest that this is what the gentlemen are here for, to ask for the facts and then for you to ask for the facts too. You may not like the facts and I may not like them, but that is what we are here to do. They are running the railway. We are just here as parliamentarians, trying to see if they are exercising as much prudence and care in a difficult situation as they can in all the circumstances. Obviously you know more of the intimate details. I understand even better today, having come here today, even though it has been before the committee for more than the last two years or three in one form or another. So there has been a lot of examination. But I appreciate the complexity even more today, after some of the factual questions.

**Mr. Robichaud:** You agree that in the previous meetings we never got as much information as we got today.

**The Chairman:** Perhaps, because we are going to terminate this meeting at 12 p.m. because of different factors, it may be that Mr. Cochrane or you can put down in print specific questions, and we can write a letter and get specific answers. Then when CN comes before us again in the estimates, and if they have not answered, you could explore it further.

I mean, I said to Mr. Cochrane, it was the last question on that time because he may have other questions. But it was more of an argument in terms of his interpretation versus the officials' interpretation. That is where the Chair thought it was not producing too much relevant information, because you get the facts to make your arguments, but not to make your arguments here.

**Mr. Robichaud:** Well, I can appreciate the chairman's position, but if you were in our position you would understand that every little bit of detail is quite relevant.

**Le président:** Monsieur Robichaud, je comprends très bien. Le Comité en a été saisi. Cela vous a tenu très occupé, et M. Cochrane aussi. C'est pour cela que nous sommes ici aujourd'hui: pour poser des questions. Vous avez expliqué les prémisses de votre déclaration. Je l'ai dit à M. Cochrane, parce qu'au lieu de poser des questions... il a posé des questions, il a obtenu des réponses, il y a diverses interprétations, il y a des échelles mobiles, il y a des variables, et les choses changent. Ensuite, il a pris beaucoup de temps pendant le deuxième tour. On lui a accordé 41 minutes ce matin et, de l'avis de la présidence, il disputait pas mal pendant le deuxième tour. Il n'est peut-être pas d'accord avec les chiffres, mais il engageait un débat plutôt que d'aller chercher des faits.

A mon avis, c'est pourquoi ces messieurs sont ici, pour savoir quels sont les faits et pour vous permettre d'en faire autant. Les faits ne vous plaisent peut-être pas plus qu'à moi, mais nous sommes quand même ici pour cela. Ce sont eux qui ont la responsabilité de la société de chemins de fer. Nous sommes ici à titre de parlementaires seulement, pour essayer de voir s'ils manifestent toute la prudence et l'attention voulues dans cette situation difficile, comme ils le font en toutes circonstances. De toute évidence, vous en connaissez un peu plus sur les détails intimes de l'affaire. Je comprends encore mieux la situation aujourd'hui, après avoir été présent au débat, même si le Comité a été saisi, sous une forme ou une autre, de cette question pendant les deux ou trois dernières années. On a donc beaucoup étudié la situation. J'en comprends cependant mieux encore la complexité aujourd'hui pour avoir entendu certaines questions portant sur tous ces faits.

**M. Robichaud:** Vous êtes donc d'accord pour dire que lors de réunions précédentes, nous n'avons jamais obtenu autant de renseignements qu'aujourd'hui.

**Le président:** Peut-être, parce que nous devons mettre fin à notre réunion à midi pile à cause de différents facteurs, peut-être que M. Cochrane ou vous-même pourriez poser certaines questions très précises par écrit, et nous pourrions ensuite envoyer une lettre et obtenir des réponses précises en retour. Ensuite, quand le CN sera de nouveau devant nous dans le cadre des audiences sur le budget, si nous n'avons pas obtenu réponse aux questions, peut-être alors pourriez-vous y donner suite.

Après tout, j'ai dit à M. Cochrane que c'était bien la dernière question qu'il pouvait poser, à cause des contraintes de temps, même s'il en avait peut-être d'autres. Mais il a plutôt engagé le débat concernant son interprétation par opposition à l'interprétation qu'en font les témoins. C'est à ce moment que le président a cru qu'on n'en tirait pas énormément de renseignements pertinents, parce que vous pouvez obtenir les faits pour établir votre argumentation, mais ce n'est pas ici qu'il faut faire les arguments.

**M. Robichaud:** Bon, je comprends dans quelle situation se trouve le président, mais si vous étiez à notre place, vous comprendriez aussi que tous les petits détails

*[Texte]*

We are losing over 1,000 jobs. I have one last question, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Quite frankly, when it got onto frog switches or whatever, I kind of thought that was getting a little too detailed. Anyway, let us not argue about that.

**Mr. Robichaud:** Yes, we will argue somewhere else.

**The Chairman:** Yes. I am sure we will hear about it again in other forums.

**Mr. Robichaud:** The \$4 million fund—who is that for?

**Mr. Sturgess:** Well, that is a fund that is being created to find new industry in Moncton to replace the shops that are leaving. And we have contributed \$2 million to that fund, carrying out studies or whatever.

**Mr. Robichaud:** But you said what it was for—who is it for?

**Mr. Sturgess:** It is for the benefit of the city of Moncton and the people who live there.

**Mr. Robichaud:** Are you saying that the workers in the CN shops... out of the 1,200, 400 of whom are living in my riding, Westmorland—Kent... they they are not entitled to a share of that fund?

**Mr. Sturgess:** No, the fund is for another purpose altogether, which is to find other productive industry to come into Moncton to replace our shop activities. The workers you represent have other protections through the job security, income security, and as well, the lay-off benefits if they are in that category.

**Mr. Robichaud:** Well, so do the Moncton workers.

**Mr. Cochrane:** Pardon me, is that the \$4 million?

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Cochrane:** Oh, it is wide open to anyone. That is something we insisted upon. We really looked at some of the Greater Moncton town planning commission area, and we went as far as Richibucto and so on with regard to looking at applications.

**Mr. Sturgess:** It is not to provide unemployment benefits to laid-off workers.

**Mr. Cochrane:** No, no.

**The Chairman:** It is for reindustrialization... it is to help the industrialization or transfer...

**Mr. Cochrane:** Small business.

**Mr. Sturgess:** Small business industrialization and the general economy.

*[Traduction]*

sont pertinents. Nous perdons plus de 1,000 emplois. J'ai une dernière question, monsieur le président.

**Le président:** Franchement, quand on a commencé à parler d'aiguillage de croisement ou de coeur d'aiguillage, ou que sais-je encore, j'ai trouvé que ça devenait un petit peu trop détaillé. De toute façon, ne discutons pas là-dessus.

**M. Robichaud:** Oui, nous discuterons ailleurs.

**Le président:** Oui. Je suis sûr que j'en entendrai parler encore ailleurs.

**M. Robichaud:** Le fonds de 4 millions de dollars... c'est pour qui?

**M. Sturgess:** Bon, c'est un fonds qui se crée pour essayer de trouver une industrie, à Moncton, qui remplacerait les ateliers qui ferment. Et notre contribution à ce fonds est de l'ordre de 2 millions de dollars pour faire des études, ou autres choses du genre.

**M. Robichaud:** Vous avez dit pour quoi, mais c'est pour qui?

**M. Sturgess:** C'est pour aider la ville de Moncton et sa population.

**M. Robichaud:** Voulez-vous dire que les ouvriers des ateliers du CN... sur les 1,200, il y en a 400 qui vivent dans ma circonscription, c'est-à-dire Westmorland—Kent... ceux-là n'auraient pas le droit de profiter de ce fonds?

**M. Sturgess:** Non, ce fonds sert tout à fait à autre chose, c'est-à-dire attirer de nouvelles industries productives à Moncton pour remplacer nos ateliers. Les travailleurs que vous représentez ont d'autres protections: sécurité d'emploi, sécurité du revenu, sans oublier les avantages reliés aux mises à pied, s'ils se trouvent dans cette catégorie.

**M. Robichaud:** Les travailleurs de Moncton, aussi, ont tout cela.

**M. Cochrane:** Excusez, il s'agit bien du 4 millions de dollars?

**Le président:** Oui.

**M. Cochrane:** Bon, c'est pour tout le monde. Nous avons insisté sur ce point. Nous avons tenu compte, au niveau de la commission de planification régionale, du Moncton métropolitain, et nous sommes allés jusqu'à Richibouctou, et ainsi de suite, pour ce qui est des demandes.

**M. Sturgess:** Il ne s'agit pas de fournir des prestations d'assurance-chômage aux travailleurs mis à pied.

**M. Cochrane:** Non, non.

**Le président:** C'est pour la réindustrialisation... c'est pour promouvoir l'industrialisation ou le transfert...

**M. Cochrane:** La petite entreprise.

**M. Sturgess:** L'industrialisation de la petite entreprise et de l'économie en général.

[Text]

**Mr. Cochrane:** But it is the whole region.

**The Chairman:** It is not beamed in to any one group of workers directly affected... but they are part of the economy.

**Mr. Robichaud:** I asked the question because. . .

• 1135

**The Chairman:** You also had the opportunities agency, with headquarters in Moncton, to help in this situation. You also had the regional national transportation office going to be set up in Moncton, which symbolizes the fact that Moncton, with all the problems, is still going to be a transportation centre. There has not been a complete lack of compassion or ignorance in trying to help out in difficult situations.

As I say, I was surprised when we got down to variable figures of whether it was 1,720 or 50, because I thought initially there were an awful lot more. And potentially, in the worst-case scenario, there might be a lot more. But we all know the person in Atlantic Canada prefers to get a job rather than to sit on his duff. I must say, with the attrition rate and with changes and the flexibility of all parties in changes between crafts and regions, there is only so far that management can go or government can go. Everyone has to help. That is why we are here, trying to find facts, anyway.

**Mr. Cochrane:** I just want to clarify the point that the board itself has decided it would administer the fund and give consideration to any applications that come in. If one came from Fredericton, it probably would not get any consideration, but certainly they looked at Cocagne and Richibucto. We have had some already. They have been more than open to any idea that would create an employment opportunity.

**Mr. Robichaud:** I agree they receive all the applications. But I have had one of the workers turned down because he was not residing in Moncton.

**Mr. Cochrane:** That should not be. If that is the case, I will look into it. I know that, and I am sure there are other people on the board who know that.

**Mr. Robichaud:** Maybe you know, Dennis, but the people from CN here this morning did not know, and there is some confusion about that. When you say it is all clear, it is far from being clear.

**The Chairman:** I am not saying it is all clear. Obviously there are a lot of complexities here. But certainly with the purpose for the fund, as I understood your question—and Mr. Cochrane directed it to you again—I thought you were putting to the officials that it was for a special group of workers. It is not that focused.

[Translation]

**M. Cochrane:** Mais c'est toute la région.

**Le président:** Ce n'est pas destiné précisément à un groupe de travailleurs directement touchés... mais ils font quand même partie de cette économie générale.

**M. Robichaud:** J'ai posé la question parce que. . .

**Le président:** Vous aviez aussi l'agence des perspectives, dont le siège social est à Moncton, pour vous aider dans cette situation. Vous aviez aussi le bureau régional du transport national qui devait être fixé à Moncton, symbolisant le fait que cette ville, malgré tous ses problèmes, demeure un centre de transports. On n'a pas fait preuve d'une totale ignorance ou d'un manque total de sympathie, car on a fait des efforts pour vous aider dans cette situation difficile.

Comme je l'ai dit, j'ai été surpris de voir les fameux chiffres variables, à savoir s'il s'agissait de 1,720 ou 50, parce que, à l'origine, je croyais que c'était beaucoup plus. Potentiellement, dans le pire des cas, il aurait pu y en avoir beaucoup plus. Mais nous savons tous que nos concitoyens des provinces de l'Atlantique préfèrent travailler que de se tourner les pouces. Avec le taux d'attrition, les changements et la souplesse de toutes les parties au niveau des changements entre les métiers et les régions, à mon avis, la direction de l'entreprise ou le gouvernement ne peuvent quand même faire qu'un certain bout de chemin. Tous doivent coopérer. C'est pour cela que nous sommes ici, pour essayer de découvrir tous les faits, en tout cas.

**M. Cochrane:** Un petit éclaircissement: le conseil lui-même a décidé d'administrer le fonds et d'étudier toute demande reçue. Si une demande devait nous parvenir de Fredericton, on ne l'étudierait probablement pas, mais on étudierait certainement toute demande venant de Cocagne et Richibouctou. Nous en avons déjà reçu, d'ailleurs. Toute idée qui pourrait mener à la création d'emplois les intéresse au plus haut point.

**M. Robichaud:** D'accord, on étudie toutes les demandes. Mais on a refusé un des travailleurs que je connais tout simplement parce qu'il ne résidait pas à Moncton.

**M. Cochrane:** Cela ne devrait pas être le cas. Si c'est le cas, j'irai voir. Cela, je le sais fort bien, et je suis sûr qu'il y en a d'autres au conseil qui le savent aussi.

**M. Robichaud:** Peut-être que vous le savez, Dennis, mais les gens du CN, ici, ce matin, ne le savaient pas, et il semble régner une certaine confusion à ce propos. Lorsque vous dites que c'est clair, c'est loin d'être le cas.

**Le président:** Je ne dis pas que c'est si clair que cela. De toute évidence, il y a certaines complications ici. Mais à en juger par le but dans lequel le fonds a été créé, si j'ai bien compris votre question—et M. Cochrane vous l'a posée encore—j'ai bien cru comprendre que vous expliquiez aux intéressés que cela avait été créé pour un

[Texte]

It is more general. Therefore you are going to have uncertainties, and perhaps problems.

**Mr. Robichaud:** That is not the answer I got.

**Mr. Sturgess:** Mr. Robichaud, I maybe caused this confusion because I misunderstood your question. As it turns out, I can understand what you are getting at, and my response was not correct. May I leave it at that? I am sorry. I misunderstood the question.

**Mr. Robichaud:** I just want some clarifications.

**Mr. Sturgess:** We do not administer that \$4 million fund.

**Mr. Robichaud:** No, I know you do not. But some people were upset that they were not being considered. I just want to reassure them that even if they do not live within greater Moncton, even if they live in Shediac and Buctouche, they all worked at the shops and they should have a right to that fund too.

**The Chairman:** Perhaps you can tell me—Mr. Cochrane undoubtedly knows—is CN directly involved in the administration of that fund?

**Mr. Cochrane:** It has a representative, Mary Taylor, from the Moncton region.

**The Chairman:** One representative of how many on the board?

**Mr. Cochrane:** Nine.

**The Chairman:** Okay.

**Mr. Robichaud:** But we put \$2 million in the fund.

**Mr. Sturgess:** We are not getting proportional representation.

**The Chairman:** In view of the money, no.

**Mr. Robichaud,** as Mr. Cochrane very kindly offered, any problems that come to you directly... perhaps, as you have a good relationship with the member from Moncton, you could sort them out, as perhaps some of the understanding has been sorted out here today.

**Mr. Robichaud:** The member from Moncton has nothing to do with the funds, any more than I have.

**The Chairman:** I just thought sometimes working together you might be able to resolve the problem.

**Mr. Robichaud:** We always work together.

**Mr. Cochrane:** Mr. Chairman, I want to summarize, in a sense, that I feel it could have been done differently. There is no question of my disputing the original decision and all those factors. I have some concerns about work we used to do that someone else is now going to do, either in

[Traduction]

groupe spécial de travailleurs. Mais la portée n'en est pas aussi étroite. Elle est plus générale. Vous aurez donc de l'incertitude et, peut-être, des problèmes.

**M. Robichaud:** Ce n'est pas la réponse qu'on m'a donnée.

**M. Sturgess:** Monsieur Robichaud, peut-être ai-je été la cause de cette confusion parce que j'ai mal compris votre question. À bien y penser, je comprends à quoi vous voulez en venir, et ma réponse n'était pas la bonne. Puis-je m'en tenir à cela? Je suis désolé. J'avais mal compris la question.

**M. Robichaud:** J'aimerais obtenir certains éclaircissements.

**M. Sturgess:** Nous ne gérons pas ce fonds de 4 millions de dollars.

**M. Robichaud:** Non, je le sais. Reste que certains ont été indisposés parce qu'on ne tenait pas compte d'eux. Je tiens tout simplement à les rassurer, c'est-à-dire que même s'ils ne résident pas à l'intérieur du grand Moncton, même s'ils vivent à Shédiac et à Buctouche, ils ont tous travaillé dans les ateliers et ils devraient aussi avoir droit aux avantages offerts par ce fonds.

**Le président:** Peut-être pourriez-vous me dire—je suis sûr que M. Cochrane le sait—si le CN est directement mêlé à la gestion de ce fonds?

**M. Cochrane:** Le CN y a une représentante, Mary Taylor, de la région de Moncton.

**Le président:** Une représentante, et il y a combien de personnes qui siègent au conseil?

**M. Cochrane:** Neuf.

**Le président:** Parfait.

**M. Robichaud:** Mais nous avons contribué 2 millions de dollars au fonds.

**M. Sturgess:** Ce n'est pas ce qu'on appelle de la représentation proportionnelle.

**Le président:** Vu les fonds, absolument pas.

Monsieur Robichaud, comme M. Cochrane nous l'a offert si gentiment, tout problème dont vous pourriez être saisi directement... Puisque vous entretenez de bonnes relations avec le député de Moncton, vous pourriez peut-être vous arranger pour régler les cas un peu comme on s'est peut-être arrangé pour certaines choses ici aujourd'hui.

**M. Robichaud:** Le député de Moncton n'a rien à voir avec ce fonds, pas plus que moi.

**Le président:** J'ai tout simplement cru qu'en travaillant ensemble, vous pourriez peut-être résoudre le problème.

**M. Robichaud:** Nous travaillons toujours ensemble.

**M. Cochrane:** Monsieur le président, j'aimerais peut-être résumer un peu en disant que j'ai l'impression que cela aurait pu se faire autrement. Il n'est pas question que je conteste la décision prise à l'origine ni tous les autres facteurs. J'ai certaines inquiétudes concernant le

[Text]

the private sector or in the company. My work is going to Montreal or Winnipeg.

**Mr. Sturgess:** Or it is disappearing.

**Mr. Cochrane:** Or it is disappearing. Look, we have always taken our share of the disappearance. The 40-40-20 formula was something we always bought into, and we lived with that. We are having a difficult time accepting the fact that our work is either being contracted to someone from somewhere else or our work is being transferred somewhere else. This is a transition that is difficult for anyone to take. I think we could have, knowing all we know now, found a more palatable way of doing that.

• 1140

At the same time, I appreciate the economic constraints the company is under. I do not suppose there is a chance the company would consider any kind of a proposal to perhaps phase some of this, with the ultimate result being the same in a reasonable length of time, and at the same time to understand the costs that may be incurred from doing it either this way or another way.

In other words, there is some belief that some of this job function could be consolidated in a smaller portion of the shop. The facility will remain there for two or three years as a structure, regardless. There are going to be some costs incurred whether or not people work. There is going to be a great deal of human hardship with regard to the transfers.

Most of these people—and I look at them and know a lot of them and they are aged maybe 42, maybe 39, or 51 or whatever—have a home that is paid for virtually, a small mortgage if any, and all of a sudden it is Halifax at whatever cost that might be. When they get there, there is a certain amount of uncertainty as to what is going to happen to them.

I understand the employment security provisions are somewhat new to you. I do not think anyone ever expected that it was going to have to be put into effect with this magnitude. I know there is a concern with regard to stability and I am sure the company shares that. Certainly it is evident from looking at keeping track and talking to people about what is going on.

Is there any chance the company would consider a proposal that might recognize the fact that it is going to close in 18, 22, or 36 months and that there are costs that have to be saved? But there are human costs as well in doing it another way. Would the company consider any proposal that might come with regard to that, knowing that you have a problem with employment security, even if it is one person who sits home on salary, or transfer costs, or lack of productivity or morale that may exist throughout the system?

[Translation]

travail que nous faisons et que quelqu'un d'autre fera dorénavant, que ce travail soit fait par le secteur privé ou par la compagnie. Mon travail sera maintenant acheminé à Montréal ou Winnipeg.

**M. Sturgess:** Ou il disparaît.

**M. Cochrane:** Ou il disparaît. Écoutez, nous avons toujours absorbé notre part de ces disparitions. La formule des 40-40-20, nous l'avons toujours acceptée, et nous nous en sommes accommodés. Nous acceptons mal que notre travail soit affermé à quelqu'un de l'extérieur de l'entreprise ou transféré ailleurs à l'intérieur de l'entreprise. C'est une transition difficile à accepter pour n'importe qui. Sachant ce que nous savons tous maintenant, je crois que nous aurions pu trouver une meilleure façon de faire les choses.

En même temps, cependant, je comprends les contraintes économiques qui pèsent sur la compagnie. Je ne suppose pas que la compagnie songe même à étudier toute autre proposition concernant l'étalement, dont le résultat ultime s'accomplirait sur une période de temps raisonnable, tout en comprenant les coûts qu'il faudrait prévoir, que ce soit fait d'une façon ou de l'autre.

En d'autres termes, on croit que certains des travaux effectués pourraient être consolidés et confiés à une main-d'oeuvre réduite. L'édifice qui abrite cette installation sera là pendant deux ou trois ans encore, nonobstant. Il va quand même falloir défrayer certains coûts, que les gens travaillent ou non. Pour ce qui est de tous ces transferts, ils causeront énormément de problèmes humains.

La plupart de ces gens—je les vois, j'en connais beaucoup, et ils ont 42, 39 ou 51 ans, ou quelque chose du genre—ont une maison qui est presque payée, une petite hypothèque, s'il y en a une, et tout d'un coup, c'est Halifax, quoi qu'il puisse en coûter. Lorsqu'ils y arrivent, il y a une certaine incertitude qui plane sur leur sort.

Je comprends que les dispositions concernant la sécurité d'emploi sont un peu nouvelles pour vous. Je ne pense pas que quiconque avait jamais pensé qu'elles s'appliqueraient à si grande échelle. Je sais que la stabilité constitue une inquiétude, et je suis sûr que la compagnie la partage. C'est évident si on suit les gens et qu'on leur parle à propos de tout ce qui se passe.

Existe-t-il une toute petite chance que la compagnie puisse étudier une proposition reportant la fermeture de 18, 22 ou 36 mois et qu'elle puisse ainsi réaliser certaines économies? Mais il y a des coûts au niveau de l'humain en empruntant l'autre solution. La compagnie étudierait-elle une proposition à cet effet, sachant qu'il existe un problème au niveau de la sécurité d'emploi, même s'il s'agit d'une personne assise à la maison et touchant un salaire, ou au niveau des coûts du transfert ou au niveau du manque de productivité ou de la baisse du moral, et qui peut se faire sentir partout dans le système?

## [Texte]

**Mr. Sturgess:** The problem, Mr. Cochrane, of deferring this is that you defer the ultimate benefit at the time you are going to get it. I think we are trying to address question of phasing in work by transferring work to the Gordon Yard. This is where we are creating as much as we can of this temporary employment.

**Mr. Cochrane:** I am not discounting that.

**Mr. Sturgess:** I think our analysis shows that it makes much more sense than perpetuating a little corner of the shop. I think the decision at the time it arrived where we had to make the decision that we have too many of these shops and we have to get on and close it was nothing against Moncton. It was strictly an economic decision.

**Mr. Cochrane:** I feel much better now. Are you saying no?

**Mr. Sturgess:** I really think it is out of the question. I think we have arrived at this point and the sooner we get on with it and the sooner we address these concerns, many of which are valid, the sooner we will get on with life tomorrow.

**Mr. Cochrane:** You do not think a proposal looking at the remnants of a foundry rapidly down-sizing, a frog shop that depending upon the overhead is being relatively competitive and accepting the Gordon Yard as a repository for job functions that were done prior to the shop would excite you.

**Mr. Sturgess:** No, because we do not necessarily accept those premises. I think we used the figure of \$800,000 disability to perpetuate the rail shop alone. It takes quite a lot of job security payments to offset that. We do not accept the premise that it is still appropriate to carry on with the brass foundry. We are talking here about a buggy work industry; in a few years' time nobody will be using those brasses. They are in the last stages of going out of that business. In this situation it makes much greater sense for us to contract that type of work out.

• 1145

**Mr. Cochrane:** I am looking at that in light of the Bombardier equipment and the length of time it might now have. On a down-sized operation with the ultimate result known, it may work out to be economically feasible. But you are saying no.

**Mr. Sturgess:** No, we do not think so.

**Mr. Cochrane:** My concern—and I do want to “uncreate” a concept—is this. Moncton is not down and out and a destitute place, and people are not crying on the streets and bemoaning their fate. The company does have, as we all recognize, a very good benefit package. Most of our people are going to get some advantage from that, and I appreciate that. We have lost the jobs in our base, but we have attempted through another couple of processes to

## [Traduction]

**M. Sturgess:** Monsieur Cochrane, le problème qui surgit lorsqu'on reporte cette date, c'est que l'on reporte aussi le moment où la personne pourra se prévaloir de l'avantage qu'on lui offre. Je crois que nous essayons quand même de régler cette question d'introduction graduelle du travail en transférant le travail à l'atelier Gordon. C'est là que nous créons autant d'emplois temporaires que possible.

**M. Cochrane:** Je ne le nie pas.

**M. Sturgess:** D'après nos analyses, me semble-t-il, cette solution est plus sensée que de prolonger la vie d'un petit coin de l'atelier. La décision qui a été prise, à savoir qu'il y avait trop de ces ateliers et qu'il fallait en fermer, à mon avis n'était pas un parti pris contre Moncton. La décision était strictement économique.

**M. Cochrane:** Je me sens beaucoup mieux, maintenant. Vous dites non?

**M. Sturgess:** Je crois que c'est vraiment impossible. Je crois que nous en sommes arrivés à cette décision, et plus tôt cela se fera, plus tôt nous répondrons à ces inquiétudes, dont bon nombre sont valables, et plus tôt nous pourrions nous tourner vers l'avenir.

**M. Cochrane:** Donc, vous n'êtes pas ravis à l'idée d'une proposition concernant la rapide diminution d'importance de ce qui reste d'une fonderie, d'un atelier d'aiguillage relativement concurrentiel, selon les frais généraux, et l'idée de l'atelier Gordon servant de dépôt pour les emplois existant antérieurement à l'atelier?

**M. Sturgess:** Non, parce que nous n'acceptons pas nécessairement ces prémisses. Je crois que nous nous sommes servis du chiffre de 800,000\$ d'incapacité pour prolonger l'atelier de rails, à lui seul. Il faut énormément de paiements au niveau de la sécurité d'emploi pour faire contrepoids à cela. Nous n'acceptons pas la prémisse selon laquelle il serait bon de continuer le travail de la fonderie de laiton. C'est une industrie de l'âge de pierre; d'ici quelques années, plus personne ne se servira de ces produits de laiton. Ce sont les derniers soubresauts d'agonie. Vu la conjoncture, il est plus logique d'affirmer ce genre de travail.

**M. Cochrane:** J'étudie tout cela à la lumière du matériel Bombardier et du temps que cela peut maintenant pouvoir signifier. S'il s'agit d'un fonctionnement réduit dont on connaît le résultat ultime, peut-être que ce serait rentable. Mais vous dites que non.

**M. Sturgess:** Non, nous ne le croyons pas.

**M. Cochrane:** Mon inquiétude—et je veux «enterrer» une certaine idée—est la suivante: Moncton n'est pas acculée au pied du mur et poussée dans ses derniers retranchements, et les gens ne se promènent pas dans la rue en criant famine et en s'apitoyant sur leur sort. La compagnie, nous le reconnaissons tous, offre un ensemble d'avantages intéressant. La plupart de nos gens vont en tirer quelque chose, j'en suis conscient. Nous avons perdu

## [Text]

pick up some of that; that is, the NTA office of which I am appreciative and, certainly, the ACOA office.

I know you have a major number of employees still left in Moncton, which I guess raises another question for another day and a question that is obviously causing some problem with these people who are looking at their employment opportunities with Canadian National and Atlantic Canada: the Gordon Yard and its future, the working conditions that are being created there as a result of more and more people moving to it, more job functions being performed.

Considering there is no chance for a proposal, there are lots of good things about Moncton and we are not destitute. But at the same time, I think the company has to be cognizant of the fact that it is a major employer and this is a significant impact. We have a lot of people left who want to have a career with the company and want to do an honest day's work for a honest day's wage. We have to get these questions answered as quickly as possible. We have to deal with the question of where employment security is going to bump through and so on, so we can get back to some people having a feeling that they know where they are going and what their future is going to hold.

That applies to the people, but it also extrapolates to the community, and I am sure it extrapolates to the company. We are going to disagree for a long time as to what went on and what happened; nonetheless, given the deck we have, we have to make sure we make the best of it. The company really has to respond as quickly as possible, with every advantage given to the worker, I would think, having them remain in Moncton preferably with a job function and, if not, at least to enjoy their benefits without uprooting them and their families for more insecurity somewhere else.

**The Chairman:** I think that is a very good summary, Mr. Cochrane, of a very unfortunate situation that is confronting some of the realities of the world and the transportation business. Mr. Robichaud and you have certainly explored this today.

I must say—and we are just about through, and I do not want to open up anything else—I was intrigued by what Mr. Robichaud asked Mr. Fletcher on that, which is in your brief. Of course, I know you can write things in certain ways and it is all above board, but you say the Moncton machinery is unable to fabricate switchpoint or guard rail assemblies longer than 26 feet, and Mr. Robichaud—obviously he is more intimately involved and has information from people on the scene—says you really can if you switch it around. Was he correct, or were you just gilding the lily there? I was interested in his very

## [Translation]

des emplois, mais nous avons essayé de les remplacer grâce à certains moyens dont nous disposons; il y a le bureau créé en vertu de la Loi nationale sur les transports, sans oublier l'Agence des perspectives de l'Atlantique, pour lesquels je suis reconnaissant.

Je sais que vous avez encore un bon nombre d'employés toujours à Moncton et je crois qu'il nous faudra reporter à un autre jour la question de certains d'entre eux qui sont à jauger leurs chances d'emploi avec le Canadien National dans les provinces de l'Atlantique: l'atelier Gordon et son avenir, les conditions de travail qui s'y créent avec ce nouvel afflux de main-d'oeuvre qui y accomplit des tâches de plus en plus variées.

Sachant qu'aucune solution de rechange ne sera étudiée, reste que Moncton offre de nombreux avantages, et nous n'en sommes pas encore réduits à la famine. En même temps, cependant, je crois que la compagnie doit reconnaître le fait qu'elle est un gros employeur, ce qui a des répercussions importantes. Il reste encore beaucoup de gens qui veulent faire carrière au sein de la compagnie et qui veulent fournir une bonne journée de travail en contrepartie d'un bon salaire. Nous devons trouver réponse à ces questions dès que possible. Nous devons savoir qui se fera évincer, question de respecter les normes de sécurité d'emploi, et ainsi de suite, pour que nous puissions donner aux gens une idée d'où ils vont et quel sera leur avenir.

Cela vaut pour les personnes, mais cela vaut aussi pour la collectivité, et pour la compagnie elle-même si on fait l'extrapolation. Pendant longtemps, nous ne serons pas d'accord sur la version des événements; néanmoins, il nous faut jouer au mieux les cartes que nous avons en main. La compagnie doit véritablement répondre dès que possible, en mettant toutes les chances du bord du travailleur en faisant en sorte, à mon avis, qu'ils puissent demeurer à Moncton, de préférence avec un emploi, mais dans le cas contraire, qu'ils puissent au moins jouir des avantages qui leur ont été consentis sans qu'ils aient à se déraciner, avec leurs familles, pour aller vivre leur insécurité ailleurs.

**Le président:** Je crois que c'est un bon résumé, monsieur Cochrane, d'une situation malheureuse qui est le fait des réalités du monde d'aujourd'hui et du secteur des transports. M. Robichaud et vous-même en avez certainement étudié les tenants et les aboutissants aujourd'hui.

Je dois dire—et nous avons presque fini, et je ne veux pas ouvrir un autre débat—que j'ai été intrigué par la question de M. Robichaud à M. Fletcher à ce propos, qui se trouve dans votre mémoire. Évidemment, je sais que vous pouvez rédiger certaines choses de certaines manières, et tout paraît clair, mais vous dites qu'avec la machinerie de Moncton, il est impossible de fabriquer des aiguilles ou des contre-rails de plus de 26 pieds de long, et M. Robichaud, qui s'intéresse évidemment de très près à la question et qui tire ses renseignements de gens sur les lieux, prétend que vous pouvez le faire si vous renversez

[Texte]

specific point on that, and you had mentioned it in your brief.

**Mr. Fletcher:** I think you can pick out specific activity and say that, if you duplicate it and turn it around or reverse the process, it could be accomplished. But in all the processes within the shop, no. The minute you do that, you increase the cost because it is not a smooth or consistent operation. If you add that to carrying the full overhead of the entire facility with what is left, you are entirely out of the ball park.

**The Chairman:** I want to thank you for appearing here. I know it was short notice. I know it most likely did not make you overly happy, but because of concern of members and the community, I felt we should ventilate this further. Frankly, as far as I am concerned, I think there has been further information in the public domain, which I find very interesting, to say the least.

Obviously, as I think you will know, when you appear before us again in a more regular fashion with estimates, annual reports or whatever, we will be interested in following up on some of the projections or predictions and what really has happened to these revolving figures. I know you will be prepared to answer that. I am hoping—as I know all members are hoping, as Mr. Cochrane very ably summarized at the very end and as Mr. Robichaud did earlier—this whole economic reality can be resolved with as little impact as possible, although it is obviously affecting the people directly. I hope they all can get absorbed in the system or in these new agencies that have come to Moncton and that we go forward rather than trying to recast the unfortunate facts of transportation and the fact that there is down-sizing in so many aspects of life, especially in the railway community.

• 1150

So thank you for coming, gentlemen. And colleagues, I want to thank you all for staying. I want to impress upon colleagues that, thank goodness, there was the minimum quorum required that we could start out at 9.30 a.m. It would have been more than embarrassing if we had had to sit here twiddling our thumbs, as we almost did, for 25 minutes, having compelled, in effect, the CN to come here to give some further justification for this CN thing. I can tell you, the Chair would have been very upset at that, which brings me to the next item.

We have circulated the memo from Mr. Angus and Mr. Reid on the St. Lawrence Seaway with things that they think we should cover. I am going to have staff assess and analyse this over the weekend, because, as I intimated at

[Traduction]

le procédé. Avait-il raison, ou ne faisiez-vous que dorer la pilule? Sa question très précise à ce sujet m'intéresse, puisque vous en avez vous-même parlé dans votre mémoire.

**M. Fletcher:** Je crois qu'on peut prendre toute activité bien précise et dire que si l'on en fait la duplication ou que l'on renverse la méthode, ou qu'on fait faire 180 degrés au processus, cela peut se faire. Mais dans l'atelier même, non, on ne peut pas renverser. Du moment où on le fait, il y a augmentation des frais parce que l'opération ne se déroule pas aussi facilement ni aussi bien. Si l'on ajoute à cela les frais généraux pour toute l'installation répartis sur la production qui reste, on n'est plus dans le coup.

**Le président:** Je vous remercie donc d'être venus. Je sais que le préavis était court. Cela ne vous a peut-être pas plu, mais à cause des inquiétudes des députés et de la communauté, j'ai cru qu'il nous fallait un peu plus de détails. Franchement, pour ma part, je crois que bien des renseignements supplémentaires ont été dévoilés, que je trouve très intéressants, pour dire le moins.

De toute évidence, comme vous le savez probablement, quand vous comparaitrez devant nous dans le cadre de l'étude du budget des dépenses, de rapports annuels ou d'autres choses du genre, nous ferons le suivi de certaines de ces prédictions ou extrapolations pour savoir ce qui s'est produit vraiment au niveau de tous ces chiffres qui ont défilé devant nous. Je sais que vous serez prêts à répondre à toutes nos questions. J'espère, tout comme je sais que tous les députés l'espèrent, et comme M. Cochrane l'a si bien résumé à la toute fin et comme M. Robichaud l'a fait plus tôt, j'espère, dis-je, que toute cette réalité économique se réglera avec le minimum de répercussions possibles, quoique, de toute évidence, cela touche directement beaucoup de gens. J'espère qu'ils pourront tous se recycler, soit dans le système, soit grâce à ces nouveaux organismes qui sont arrivés à Moncton, et que nous pourrions aller de l'avant plutôt que de ruminer éternellement les malheurs du monde des transports et le fait que toutes sortes de secteurs fondent comme peau de chagrin, surtout lorsqu'il est question des chemins de fer.

Merci, donc, d'être venus, messieurs. Chers collègues, merci à tous d'être restés. Je veux faire comprendre à mes collègues que, Dieu merci, nous avons eu le quorum minimum qui nous a permis de commencer à 9h30 précises. C'eût été pis que gênant si nous avions dû attendre ici à nous tourner les pouces, comme nous avons presque dû le faire, pendant 25 minutes, après avoir obligé, pour tout dire, les représentants du CN à venir ici justifier encore une fois les décisions prises par la compagnie. Je puis vous assurer que le président en eût été fort marri, ce qui me sert d'introduction pour la suite.

Nous avons fait circuler le mémoire de MM. Angus et Reid à propos de la voie maritime du Saint-Laurent concernant les sujets que nous devrions étudier, à leur avis. Je vais demander au personnel d'évaluer et

**[Text]**

the steering committee, there are so many studies and reports on the seaway in its various aspects that I want staff to be able to address this memo from these two members who have certainly a very fundamental interest in the seaway, as we all have in a general way, to see where we can usefully explore further with committee work or committee visits. And if there has not been enough study done by various groups, perhaps some of these matters can be addressed and we can finalize the seaway study, perhaps with some other limitations.

Hopefully, because we have conflicts on Tuesday with another bill, the coastal bill, which is coming up at 11 a.m. Tuesday, under our rule—

**Mr. Cochrane:** Have we been appointed a legislative committee?

**The Chairman:** No, no, we have not. We have a problem because of the conflicts. We are technically not supposed to sit while there is a legislative committee on transport sitting. But we can sit from 9.30 a.m. to 11 a.m. so what I am hoping is to have members on deck to discuss this report or what our staff suggests how we handle—

**Mr. Cochrane:** Did you say on Tuesday?

**The Chairman:** On Tuesday at 9.30 a.m. We can have one hour and a half to do it and that will get some focus to the seaway. Then we can look at where we go from here before we get loaded up with a couple of other bills, the Railway Safety Act, which is going to be coming for us. It is starting its debate in the House on Wednesday, the 3rd, and that will be coming shortly to the committee. Then we have the multimodal investigation act which I understand is also going to be referred to us. Then we have the regular estimates and annual reports. So let us get the seaway focused on Tuesday, but that means we need to have a quorum here on Tuesday.

**Mr. Sturgess, Mr. Fletcher, and Mr. Turvolgyi,** thank you very much for coming. We look forward, as I know you will look forward, to coming back again in a more regular way when we will be considering your annual report and covering many things. I can tell you there are some members... and the chairman may have to leave the chair, because I am very interested in the rate increases on container traffic out of the Port of Halifax. But we will not get into that today.

I adjourn the committee until 9.30 a.m. Tuesday. Thank you, colleagues, for your co-operation.

**[Translation]**

d'analyser cela pendant la fin de semaine, parce que, comme je l'ai laissé entendre au comité de direction, il y a bien des études et bien des rapports concernant la voie maritime et ses divers aspects, et j'aimerais bien que le personnel étudie cet aide-mémoire qui nous vient de ces deux députés qui s'intéressent de très près à la voie maritime, comme c'est le cas pour nous tous, de façon générale, pour voir sur quels éléments il faudrait nous pencher lors des prochains travaux ou des prochaines visites du Comité. Et si les divers groupes n'ont pas encore suffisamment étudié certaines choses, peut-être pourrions-nous nous pencher là-dessus pour enfin terminer l'étude de la voie maritime en ayant certaines limites, bien entendu.

Enfin, il y a conflit mardi avec un autre projet de loi, celui sur le cabotage, que l'on doit étudier à 11 heures mardi, et en vertu de notre Règlement. . .

**M. Cochrane:** Nous a-t-on transformés en comité législatif?

**Le président:** Non, ce n'est pas le cas. Nous avons un problème à cause des conflits. En vertu du Règlement, nous ne devons pas siéger en même temps que siège un comité législatif sur les transports. Cependant, nous pouvons siéger de 9h30 à 11 heures. Alors, j'espère que suffisamment de députés seront présents pour débattre du rapport ou de toute proposition que nous ferait notre personnel concernant la façon de. . .

**M. Cochrane:** Vous avez dit mardi?

**Le président:** Mardi, à 9h30. Cela nous donne une heure et demie pour nous attaquer à ce sujet et à la voie maritime. Ensuite, nous pourrions décider de ce que nous voulons faire par la suite avant de nous saisir de quelques autres projets de loi, dont celui sur la sécurité des chemins de fer, qui nous sera destiné. La Chambre en sera saisie mercredi, le 3, et nous en serons saisis incessamment après cela. Il y a ensuite la Loi sur les enquêtes au niveau du transport multimodes, que l'on va aussi nous renvoyer, m'a-t-on dit. Il y a ensuite le budget principal des dépenses et nos rapports annuels. Nous devons donc décider de la voie maritime dès mardi, mais cela veut dire qu'il nous faut absolument le quorum.

**MM. Sturgess, Fletcher et Turvolguy,** merci beaucoup d'être venus. Nous avons hâte, tout comme vous d'ailleurs, de vous revoir ici dans des circonstances plus normales, quand nous étudierons votre rapport annuel et que nous vous poserons des questions sur bien d'autres choses encore. Je puis vous affirmer qu'il y a certains députés... et le président devra peut-être céder sa place, car je m'intéresse de très près aux augmentations des tarifs de transport par conteneurs à partir du port de Halifax. Mais nous n'aborderons pas ce sujet aujourd'hui.

La séance est levée jusqu'à 9h30, mardi. Je vous remercie, chers collègues, pour la collaboration dont vous avez fait preuve.













*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

#### WITNESSES

*From Canadian National:*

J.H.D. Sturgess, Senior Vice-President and Chief  
Operating Officer;

D.L. Fletcher, Senior Vice-President, Operations;

J.G. Turvolgyi, Assistant Chief, Motive Power.

#### TÉMOINS

*Du Canadien National:*

J.H.D. Sturgess, premier vice-président et chef de  
l'exploitation;

D.L. Fletcher, premier vice-président, Exploitation;

J.G. Turvolgyi, chef adjoint, Traction.

2A1  
X627  
T82

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 49

Tuesday, February 23, 1988

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 49

Le mardi 23 février 1988

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the  
Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages du Comité  
permanent des*

## Transport

## Transports

---

### RESPECTING:

Bill C-105, An Act to ensure the safe operation of  
railways and to amend certain other Acts in  
consequence thereof

### CONCERNANT:

Projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité  
de l'exploitation des chemins de fer et modifiant  
certaines lois en conséquence

---

### APPEARING:

Blaine A. Thacker, M.P.  
Parliamentary Secretary to the  
Minister of Transport

### COMPARAÎT:

Blaine A. Thacker, député  
Secrétaire parlementaire  
du ministre des Transports

### WITNESS:

(See back cover)

### TÉMOIN:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament,  
1986-87-88

Deuxième session de la trente-troisième législature,  
1986-1987-1988

## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl L. Gray

### Members

Iain Angus  
Ross Belsher  
Les Benjamin  
Terry Clifford  
Dennis H. Cochrane  
Joe Reid  
Fernand Robichaud  
Gordon Taylor  
Brian Tobin—(11)

(Quorum 6)

Ellen Savage

*Clerk of the Committee*

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl L. Gray

### Membres

Iain Angus  
Ross Belsher  
Les Benjamin  
Terry Clifford  
Dennis H. Cochrane  
Joe Reid  
Fernand Robichaud  
Gordon Taylor  
Brian Tobin—(11)

(Quorum 6)

*Le greffier du Comité*

Ellen Savage

## ORDER OF REFERENCE

*Extract from the Votes and Proceedings of the House of Commons of Wednesday, February 10, 1988:*

The House resumed debate on the motion of Mr. Crosbie (St. John's West), seconded by Mr. Lewis,—That Bill C-105, An Act to ensure the safe operation of railways and to amend certain other Acts in consequence thereof, be now read a second time and referred to the Standing Committee on Transport.

After further debate, the question being put on the motion, it was agreed to.

Accordingly, the Bill was read the second time and referred to the Standing Committee on Transport.

ATTEST

ROBERT MARLEAU

*Clerk of the House of Commons*

## ORDRE DE RENVOI

*Extrait des Procès-verbaux de la Chambre des communes du mercredi 10 février 1988:*

La Chambre reprend le débat sur la motion de M. Crosbie (Saint-Jean-Ouest), appuyé par M. Lewis,—Que le projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence, soit maintenant lu une deuxième fois et déferé au Comité permanent des transports.

Après plus ample débat, cette motion, mise aux voix, est agréée.

En conséquence, ce projet de loi est lu une deuxième fois et déferé au Comité permanent des transports.

ATTESTÉ

*Le Greffier de la Chambre des communes*

ROBERT MARLEAU

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, FEBRUARY 23, 1988

(84)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:30 o'clock a.m., in Room 112-N, Centre Block, this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Ross Belsher, Les Benjamin, Terry Clifford, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Fernand Robichaud, Joe Reid, Gordon Taylor, Brian Tobin.

*In attendance:* John Christopher, Research Officer, Library of Parliament. David Cuthbertson, Consultant to the Committee.

*Appearing:* Blaine A. Thacker, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

*Witness: From the Department of Transport:* Colin Churcher, Director General, Railway Safety.

The Committee commenced consideration of its Order of Reference dated Wednesday, February 10, 1988 relating to Bill C-105, An Act to ensure the safe operation of railways and to amend certain other Acts in consequence thereof, (*See Minutes of Proceedings, dated Tuesday, February 23, 1988, Issue 49*).

Blaine A. Thacker and Colin Churcher made statements and answered questions.

On motion of Brian Tobin, it was agreed,—That the Committee approve a work plan and a budget in the amount of \$522,510 to cover expenses for the fiscal year April 1, 1988 to March 31, 1989.

At 11:00 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage  
Clerk of the Committee

## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 23 FÉVRIER 1988

(84)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 30, dans la pièce 112-N de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

*Membres du Comité présents:* Ross Belsher, Les Benjamin, Terry Clifford, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Fernand Robichaud, Joe Reid, Gordon Taylor, Brian Tobin.

*Aussi présents:* John Christopher, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement. David Cuthbertson, conseiller du Comité.

*Comparait:* Blaine A. Thacker, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

*Témoin: Du ministère des Transports:* Colin Churcher, directeur général, Sécurité ferroviaire.

Le Comité examine de nouveau son ordre de renvoi du mercredi 10 février 1988 relatif au projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence, (*Voir Procès-verbaux du mardi 23 février 1988, fascicule n° 49*).

Blaine A. Thacker et Colin Churcher font des déclarations et répondent aux questions.

Sur motion de Brian Tobin, il est convenu,—Que le Comité approuve un plan de travail et un budget de 522,510\$ en prévision des dépenses de l'exercice financier allant du 1<sup>er</sup> avril 1988 au 31 mars 1989.

À 11 heures, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité  
Ellen Savage

## EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Tuesday, February 23, 1988

• 0931

**The Chairman:** Good morning. Colleagues, I see a quorum. We do have a problem this morning, in that there is the coastal bill on at 11 a.m. We are dealing with legislation, so quite frankly we could continue to sit until 1 p.m.; but because of that conflict at 11 a.m., which involves several members, perhaps we could get started right on the bit.

Mr. Thacker is here with his officials to take us through the clause-by-clause of Bill C-105. Let us see what progress we can make by 11 a.m. The officials with Mr. Thacker are Mr. Colin Churcher and Mr. MacNeil. Welcome, gentlemen.

**Mr. Blaine A. Thacker (Parliamentary Secretary to the Minister of Transport):** Thank you, Mr. Chairman and members of the Standing Committee on Transport. It is a delight to be before you once again on another bill, Bill C-105. This completes all of the transportation bills you have worked on: Bill C-18, Bill C-19, Bill C-21. We now have Bill C-52 before a legislative committee. Some of you sit on that committee as well. We hope to get that one through as well as Bill C-105. Before June 30 we hope to have a transportation accident investigation bill before you. This will complete that whole package which you on the standing committee have done such good work on over the last many months.

I will not profess to you that I know everything about the Railway Safety Act; therefore we have Mr. Churcher and Mr. MacNeil here. Mr. Churcher is like Margaret Bloodworth of Bill C-18. He is a little different from Margaret, but I am telling you, he knows this bill as well as Margaret knew Bill C-18. I think no questions will remain unanswered.

I think, Mr. Chairman, as you decide to go through your witnesses, the Minister is certainly prepared to consider sensible and reasonable amendments. We listened to the speeches at second-reading debate and we have responses to some of the points raised. We are prepared to give answers today, but perhaps later on would be more appropriate. But whenever the committee thinks it is appropriate, we are prepared to go through each of the points raised.

## TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le mardi 23 février 1988

**Le président:** Bonjour. Chers collègues, nous avons le quorum. Nous avons un petit problème ce matin: en effet, il doit être question du bill sur les côtes à 11 heures. Nous, nous sommes saisis d'un projet de loi, alors nous pourrions très bien continuer jusqu'à 13 heures, mais à cause de cet autre débat, prévu pour 11 heures et qui intéresse plusieurs membres du Comité, nous pourrions peut-être nous lancer sans plus tarder.

M. Thacker est venu avec ses collaborateurs pour parcourir avec nous, article par article, le projet de loi C-105. Voyons donc quels progrès il nous sera possible de réaliser d'ici 11 heures. M. Thacker est accompagné par MM Colin Churcher et MacNeil. Bienvenue, messieurs.

**M. Blaine A. Thacker (secrétaire parlementaire auprès du ministre des Transports):** Merci, monsieur le président, membres du Comité permanent des transports. Je suis ravi d'être de nouveau parmi vous pour discuter d'un autre projet de loi, notamment le projet de loi C-105. C'est le dernier dans la série de projets de loi sur le transport auquel vous avez travaillé. Il y a eu les projets de loi C-18, C-19 et C-21. Le projet de loi C-52 a, quant à lui, déjà été renvoyé devant un comité législatif dont certains d'entre vous sont d'ailleurs membres. Nous espérons que ce projet de loi et que le projet de loi C-105 seront tous deux adoptés. Enfin, nous espérons pouvoir déposer auprès de vous d'ici le 30 juin un projet de Loi concernant les enquêtes sur les accidents du transport. Ce sera là le dernier élément du dossier auquel vous avez si bien travaillé au cours des derniers mois.

Je ne prétends pas tout savoir sur la Loi visant à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer, et c'est pourquoi MM. Churcher et MacNeil sont venus avec moi. M. Churcher est aussi calé dans ce domaine que l'est Margaret Bloodworth en ce qui concerne le projet de loi C-18. Il est un peu différent de Margaret, mais, c'est moi qui vous le dit, il connaît ce projet de loi aussi bien que Margaret connaissait le projet de loi C-18. Je suis convaincu qu'aucune de vos questions ne restera sans réponse.

Je pense, monsieur le président, qu'au fur et à mesure que vous examinerez les témoignages, vous constaterez que le ministre est tout à fait prêt à envisager des amendements raisonnables et sensés. Nous avons écouté les discours prononcés lors du débat de deuxième lecture et nous avons des réponses à certaines des questions qui ont été soulevées. Nous sommes prêts à vous donner des réponses aujourd'hui, mais il serait peut-être préférable de faire cela un peu plus tard. Quoiqu'il en soit, c'est à vous de décider. Sachez seulement que nous sommes prêts à examiner avec vous chacune des questions soulevée.

[Text]

The Chairman: Mr. Benjamin, you are lighting a cigarette in a room that has been designated—I think through the work of your colleague—a non-smoking caucus room.

Mr. Benjamin: Does the rest of the committee have any objections?

An hon. member: It does not bother me.

The Chairman: It does not bother me. I am glad you broke the trail, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: It is bad enough to take our room away from us.

The Chairman: I quite agree with you.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, just as a matter of choice, might we ask the staff if they have any objections as well?

The Chairman: I would like to pose that in a leading way of course. The staff do not have any objections either? Thank you. The question was posed and answered.

Please continue, Mr. Thacker.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, it may be wise for us to have Mr. Churcher go through the bill. He has a presentation that could take 30 to 35 minutes or so. I think you will find it very interesting.

The Chairman: Is this a presentation in slide form?

Mr. Thacker: No.

The Chairman: As you say, Mr. Thacker, during the debate there were three or four key points raised by members. I do not know whether we will get into that today or another time. It depends on how the presentation goes. We will see where we go from there.

Mr. Colin Churcher (Director General, Railway Safety, Department of Transport): First I would like to apologize on behalf of Victor Barbeau, my assistant deputy minister, who is unable to be here this morning. He had an appointment at the hospital that just could not be changed, so he asked me to apologize on his behalf.

What I proposed to do this morning was to go through the presentation we made to your staff members that sets out basically why there is this initiative, why we are doing anything at all. Secondly, I will go through the chronology as to how we have got to where we have, and we think it is important that you understand what we have done to get to this stage because there has been a lot of consultation to get here. Thirdly, if there is time and if you wish, we could go very briefly into the basic format of the bill, what the six parts are and how they fit together.

[Translation]

Le président: Monsieur Benjamin, vous venez d'allumer une cigarette dans une salle qui a été désignée salle de caucus non fumeur, et je pense que c'est là le résultat du travail de votre collègue.

M. Benjamin: Les autres membres du Comité ont-ils des objections?

Une voix: Cela ne m'ennuie pas.

Le président: Moi non plus. Je suis heureux que vous ayez fait ce travail de déblayage, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: C'est déjà assez grave qu'on nous retire une salle.

Le président: J'abonde tout à fait dans votre sens.

M. Tobin: Monsieur le président, il serait peut-être bon, pour leur donner le choix, qu'on demande aux membres du personnel s'ils ont des objections. Qu'en dites-vous?

Le président: Je formulerais la question de façon à ce qu'elle débouche sur la réponse que je veux entendre. Le personnel n'a lui non plus pas d'objections? Merci. La question a été posée et nous avons eu la réponse.

Poursuivez je vous prie, monsieur Thacker.

M. Thacker: Monsieur le président, il serait peut-être sage que nous demandions à M. Churcher de parcourir le projet de loi. Il a prévu un petit exposé qui demanderait entre 30 et 35 minutes. Je pense que vous trouverez cela très intéressant.

Le président: S'agit-il d'un diaporama?

M. Thacker: Non.

Le président: Comme vous l'avez souligné, monsieur Thacker, lors du débat, trois ou quatre questions clés ont été soulevées par les membres du Comité. J'ignore cependant si nous pourrions les aborder aujourd'hui ou bien s'il nous faudra attendre un peu. Tout dépendra de la façon dont se déroulera votre exposé. Nous verrons par la suite de quelle façon il conviendrait de procéder.

• 0935

M. Colin Churcher (directeur général, Sécurité ferroviaire, ministère des Transports): J'aimerais tout d'abord m'excuser auprès de vous au nom de Victor Barbeau, sous-ministre adjoint, qui n'a pas pu venir ce matin. Il avait un rendez-vous à l'hôpital qu'il ne pouvait pas changer et il m'a demandé de vous présenter ses excuses.

Ce que je me proposais de faire ce matin, c'était de reprendre l'exposé que nous avons fait aux membres du personnel du Comité, exposé qui explique le pourquoi de cette initiative, toutes les raisons pour lesquelles nous avons décidé de faire quelque chose. Deuxièmement, je reprendrai les différentes étapes par ordre chronologique pour que vous compreniez comment nous avons fait pour en arriver là, et nous pensons qu'il est important que vous compreniez toutes ces étapes, car il nous aura fallu faire beaucoup de consultations. Troisièmement, si nous en

[Texte]

So we will start with why we are doing anything. First, it is important to stress that Canada's railways are safe. We do not have a reason for panicking to do something because the system is breaking down. In Canada something like 3% of the transportation-related accidents are railway-related accidents, and we have a very good railway safety record in North America, as I am sure you have heard before. CP have been the safest railway in North America for 7 of the last 11 years, and CN have been very close to the top as well. So this being the case, with a good safety record why do we need to do anything at all?

We think there is always a way of improving safety, and we feel that the legislative changes we are proposing here will enable us to enhance safety to maintain this safety record and allow, and indeed encourage, the railways to improve upon this record.

So what do we hope to get out of this initiative? The first thing we wish to do is to create a split between the economic regulation, the safety regulation, and the accident investigation functions that are currently being carried out by the what was formerly the Canadian Transport Commission and is now the National Transportation Agency.

When the person who is making the rules is also investigating the accidents that may have occurred under the rules, there is always a potential for a conflict of interest. A small example might be an accident at a grade crossing that might have been investigated by an inspector who happened to verify the sight lines in the first place. There is a potential for conflict, and we feel that safety is so important that this potential should be eliminated.

Maybe I can give you another example on the difference between economic regulation and safety regulation. A decision might be that it would be useful to put black boxes on locomotives, and yet the economic aspect of the same group might say, yes, but can the railways afford it? If you are making a decision on safety, you should be very careful about how the economics come into it.

So by achieving the split we will be leaving the economic regulation in the National Transportation Agency and safety regulation will come to the Minister;

[Traduction]

avons le temps, si vous êtes d'accord, nous pourrions examiner brièvement la composition du projet de loi, en nous penchant sur les six parties et sur la façon dont elles s'imbriquent les unes dans les autres.

Nous allons donc commencer par vous expliquer pourquoi nous faisons quelque chose. Premièrement, il est important de souligner ici que les chemins de fer canadiens sont en bon état sur le plan de la sécurité. Il ne s'agit pas ici de réagir à une situation de panique survenue parce que le système est en train de s'effriter. Au Canada, quelque chose de l'ordre de 3 p. 100 des accidents reliés au transport sont associés aux chemins de fer, et nous avons un excellent dossier en matière de sécurité des chemins de fer à l'échelle de l'Amérique du Nord, comme on vous l'a certainement déjà dit. Le CP a été le chemin de fer le plus sûr en Amérique du Nord pendant 7 des 11 dernières années, et le CN l'a suivi de près. Cela étant, si le dossier en matière de sécurité est si bon, alors pourquoi nous faut-il faire quelque chose, vous demandez-vous?

Et bien, nous pensons qu'il y a toujours moyen d'améliorer la sécurité, et nous croyons que les changements législatifs que nous proposons ici nous permettront d'améliorer encore notre rendement de façon à maintenir notre bon classement sur le plan de la sécurité et qu'ils permettront également—et peut-être même qu'elles les y encourageront—les compagnies de chemins de fer à améliorer leur propre performance.

Qu'espérons-nous donc tirer de cette initiative? La première chose que nous aimerions faire c'est scinder les règlements d'ordre économique, les règlements en matière de sécurité et les fonctions d'enquêtes sur les accidents qui relèvent aujourd'hui de ce que l'on appelait autrefois la Commission canadienne des transports et qui a été rebaptisée Office national des transports.

Lorsque la personne qui établit les règles enquête également lorsqu'il y a des accidents correspondant à des situations couvertes par les règles, alors il y a toujours un conflit d'intérêt potentiel. Permettez-moi de vous donner un petit exemple: prenez un accident survenu à un passage à niveau et que l'inspecteur chargé de l'enquête est celui qui avait vérifié les lignes et la visibilité au départ. Il y a un potentiel de conflit, et la sécurité revêt à nos yeux tant d'importance que ce potentiel doit être éliminé.

Je pourrais peut-être vous donner un autre exemple pour illustrer la différence entre les règlements d'ordre économique et les règlements en matière de sécurité. D'aucun décideront peut-être qu'il serait utile d'installer des boîtes noires dans les locomotives. Or, parmi le même groupe de personnes il y en aura peut-être qui invoqueront l'aspect financier de la chose et qui voudront savoir si les chemins de fer ont les moyens nécessaires. Si vous prenez une décision qui se rapporte à la sécurité, il vous faut être très méfiant de l'aspect financier qui interviendra.

En scindant ces fonctions, les règlements d'ordre économique relèveront de l'Office national des transports tandis que les règlements en matière de sécurité

[Text]

and, as Mr. Thacker mentioned earlier, with another piece of legislation to create a transportation accident investigation board, we will be putting the accident investigation to a third body. This means that whoever is doing safety regulation—in other words, the Minister—will have an independent body looking over his shoulder all the time on the decision.

**Mr. Tobin:** Can you just repeat that last point?

**Mr. Churcher:** With the establishment of an independent accident investigation board, somebody will be checking on the decisions the Minister has made.

**Mr. Tobin:** When there is an accident?

**Mr. Churcher:** When there is an accident. You did not write the right regulations, or why was not this rule enforced, or why did you not inspect for compliance properly?

**Mr. Tobin:** This seems to me one of the most important government initiatives for the bill—that is, to separate economic and safety regulations—and Mr. Churcher is touching on this point now.

You say that an independent person will be looking at the Minister's work on the safety side because it is being transferred to his shop out of the NTA, but only after there has been an accident; they will tell him whether or not he got it right.

• 0940

We say there is a conflict of interest between having economic regulation, Mr. Chairman, and safety regulation in the same division. So we are going to take the safety regulation out of the NTA and put it in the Minister's shop. But the Minister is the primary author or proponent of deregulation and now he is going to have, as well as being the primary author and proponent of deregulation, the responsibility for safety. Does he not inherently have the same conflict that existed in the NTA, the reason you took safety out of the NTA in the first place? I do not understand why the bill has not set up an independent or quasi-independent safety component, albeit under the Minister's authority. But you are putting the Minister in the same conflict of interest that you are trying to take the NTA out of, is what I am saying to you. How do you answer that?

[Translation]

relèveront du ministre. Et, comme l'a mentionné tout à l'heure M. Thacker, le projet de loi visant la création d'une commission d'enquêtes sur les accidents dans le domaine des transports, projet de loi que nous sommes en train d'élaborer, nous permettra de confier la responsabilité en matière d'enquêtes sur les accidents à un troisième organisme. Cela signifie que quel que soit le responsable des règlements en matière de sécurité—et ce sera le ministre—un organe indépendant sera toujours en train de regarder par-dessus son épaule.

**M. Tobin:** Pourriez-vous répéter ce que vous venez de dire?

**M. Churcher:** Avec la création d'une commission indépendante d'enquêtes sur les accidents, quelqu'un vérifiera les décisions prises par le ministre.

**M. Tobin:** Lorsqu'il y a accident?

**M. Churcher:** Oui, lorsqu'il y a accident. On pourra toujours demander: Pourquoi n'avez-vous pas rédigé de bons règlements? Pourquoi cette règle n'a-t-elle pas été imposée? Pourquoi n'avez-vous pas suffisamment inspecté les choses pour être bien certain que les règlements étaient observés?

**M. Tobin:** Il me semble que c'est là l'une des initiatives les plus importantes que le gouvernement souhaite prendre par le biais de ce projet de loi, et je parle ici de la division entre les facteurs économiques et l'aspect sécurité, et M. Churcher vient d'effleurer la chose.

Vous dites qu'une personne indépendante se penchera sur le travail fait par le ministre du côté de la sécurité, car ses fonctions lui ont été cédées par l'Office national des transports, mais vous dites que cela ne se passera que s'il y a eu accident. On lui dira s'il a bien fait les choses ou non.

Monsieur le président, nous disons qu'il y a conflit d'intérêts lorsque les Règlements d'ordre financier et des Règlements en matière de sécurité relèvent de la même division. C'est pourquoi nous allons retirer la responsabilité en matière de Règlements de sécurité à l'Office national des transports pour la remettre au ministre. Or, le ministre est le principal auteur ou défenseur de la déréglementation, et il va maintenant lui falloir assumer en outre la responsabilité en matière de sécurité. Ne retrouve-t-on pas là le même conflit inhérent que l'on a repéré à l'Office national des transports lorsque les deux fonctions relevaient de lui? N'est-ce pas là la raison pour laquelle la responsabilité en matière de sécurité a été retirée à l'Office national des transports? Je ne comprends pas pourquoi le projet de loi ne prévoit pas une composante de sécurité indépendante ou quasi indépendante, même si elle doit relever du ministre. Vous placez le ministre dans la même situation de conflit d'intérêts que celle que connaissait l'ONT. Voilà ce que je voulais vous dire. Qu'en pensez-vous?

[Texte]

**Mr. Thacker:** Mr. Chairman, maybe I could respond initially. First of all—

**The Chairman:** Perhaps members do want to ask questions. What you have there, Mr. Churcher, you do not have it written down, do you?

**Mr. Churcher:** No.

**The Chairman:** Okay, this is one of the key points.

**Mr. Tobin:** There are two or three major areas.

**The Chairman:** Our staff have analyzed the debate too and have circulated a paper that sets them out and they were well discussed in the debate. And this certainly is one of them, so Mr. Thacker. . .

**Mr. Thacker:** Mr. Chairman, we actually have ten points identified that have been raised by members at the second reading debate and we have gone through them and have prepared a response.

**Mr. Tobin:** Do you have a copy of it?

**Mr. Thacker:** I do not have a copy that I could sort of give out right at the moment, but we certainly are prepared to respond in writing to members as we see the issues raised.

**Mr. Tobin:** The whole committee perhaps could get a copy.

**Mr. Thacker:** But on this point of economic regulation, I mean the Minister in some ways is not responsible for deregulation. The economic regulation is going to be in the NTA, the National Transportation Agency. The Minister is going to do safety and then the actual accident will be in this third quasi-judicial body. And that works very well. It is being done right now in the other modes. In the air, the Minister is responsible for safety. If you were to set up a second agency responsible for safety, it still would have to report to the House through the Minister. So the Minister is not going to be off the hook. I think it is better to have the Minister directly on the hook in terms of the safety part of it. But the economic regulation is with the one agency, the accident investigation with another one, and the Minister is responsible for I think what you would want him to be responsible for, safety.

**Mr. Tobin:** Responsible for the running of the various divisions, but not actually setting up the regulation.

**The Chairman:** Mr. Thacker, do I understand that the ten points that the department has analyzed in the debate, that you are prepared to expedite the consideration of the bill to give a written response to those ten points?

[Traduction]

**M. Thacker:** Monsieur le président, je pourrais peut-être tenter de vous donner une première réponse. Tout d'abord. . .

**Le président:** Les députés aimeraient peut-être poser des questions. Ce que vous êtes en train de nous expliquer n'a pas encore été couché sur papier, n'est-ce-pas?

**M. Churcher:** Non.

**Le président:** Très bien. Il s'agit là d'une des questions clés qui ont été identifiées.

**M. Tobin:** Il y a deux ou trois questions d'importance.

**Le président:** Le personnel du Comité a dû aussi analyser le débat et il a distribué un document qui esquissait toutes les questions qui ont été abordées lors du débat. Celles-ci y figurent, par conséquent, M. Thacker. . .

**M. Thacker:** Monsieur le président, en vérité, nous avons noté dix points soulevés par les députés lors du débat de deuxième lecture. Nous les avons parcourus et nous avons préparé une réponse.

**M. Tobin:** En avez-vous une copie?

**M. Thacker:** Je n'ai pas de texte que je puisse vous distribuer tout de suite, mais nous sommes tout à fait prêts à répondre par écrit aux députés qui voudront soulever des questions.

**M. Tobin:** Le texte des réponses pourrait peut-être être distribué à l'ensemble des membres du Comité.

**M. Thacker:** Pour ce qui est de la question des règlements d'ordre économique, sur certains plans, le ministre n'est pas responsable de la déréglementation. La déréglementation économique va se faire à l'ONT, c'est-à-dire l'Office national des transports. Le ministre, lui, va s'occuper de l'aspect sécurité, tandis que les enquêtes sur les accidents relèveront de ce troisième organisme qui sera, lui, quasi judiciaire. Cela fonctionnera très bien. C'est la formule qu'on utilise déjà pour d'autres moyens de transport. Dans le domaine du transport aérien, le ministre est responsable de la sécurité. Si vous deviez créer un deuxième organisme responsable de la sécurité, il faudrait que celui-ci fasse rapport à la Chambre par l'intermédiaire du ministre. Le ministre ne sera donc pas libre comme l'air. Et je pense qu'il est préférable que le ministre soit directement concerné par l'aspect sécurité de la chose. Quant aux règlements d'ordre économique, ceux-ci relèveront d'un organisme et les enquêtes sur les accidents d'un autre, et le ministre est responsable de ce dont vous voulez qu'il soit responsable, soit de la sécurité.

**M. Tobin:** Il sera responsable de l'administration des différentes divisions, mais ce n'est pas lui qui établira directement les règlements.

**Le président:** Monsieur Thacker, ai-je bien compris qu'en ce qui concerne les dix questions qui ont été analysées par le ministère dans le cadre du débat, vous êtes prêt à donner des réponses écrites de façon à nous permettre d'accélérer l'étude du projet de loi?

[Text]

**Mr. Thacker:** Sure. Now, these are just points that I have picked up as I listened to them and asked the officials to give me a response so I could be prepared to respond to you. I am prepared to put it into written form, if you wish.

**The Chairman:** If you could put it in written form, we could carry on and let Mr. Churcher continue with his overview and then the two of them may come together, either today or some other day.

**Mr. Thacker:** I thought it would be helpful before you actually start to hear your witnesses. It would give you what our thinking is at this point.

**The Chairman:** Let us continue with Mr. Churcher, because I imagine one of those ten points is what Mr. Tobin has already raised.

**Mr. Thacker:** The first one.

**The Chairman:** The very first one, which is one of the more debated ones in the debate. Mr. Churcher, would you continue then with your overview perhaps?

**Mr. Churcher:** Thank you, Mr. Chairman. The second reason for doing anything at all is to bring railway safety legislation into closer focus and to modernize the legislation. Much of the legislation that governs railway safety is embedded in the Railway Act and it was written anything up to 100 years ago, using terms that do not exist any more and are really not appropriate for the latter part of the 20th century.

A more important reason for doing something is that we feel it is important to concentrate government efforts in railway safety where it is going to have the most impact, where it will have the most effect. And what we wish to do here is to change the emphasis from construction to inspection for compliance. When the original railway legislation was written, Canada was a young country, railways were an instrument of developing that country and there were a large number of relatively small railway companies that were being built into virgin territory. Many of them had very low funds and because there were no centres of populations for them to serve, there was very little hope of immediate revenues. It was a great temptation for those companies to cut corners in the way they constructed the railway. If they could build a slightly weak bridge for two or three years until they could build up the revenue before building a stronger bridge, they would do so. The Railway Act, as it is at the moment, is aimed toward that, to ensure that the construction is done correctly.

• 0945

We have a completely different situation now. Instead of having a large number of small railway companies we have a small number of railway companies—two main

[Translation]

**M. Thacker:** Certainement. Je tiens cependant à préciser qu'il ne s'agit là que des questions que j'ai relevées moi-même pendant les discussions et au sujet desquelles j'ai interrogé les responsables au ministère pour qu'ils nous préparent des réponses que je puisse vous donner. Mais je suis tout à fait prêt à vous soumettre ces réponses par écrit, si c'est cela que vous voulez.

**Le président:** Si vous êtes prêt à les coucher sur papier, nous pourrions poursuivre M. Churcher pourrait terminer son exposé, après quoi on pourra conjuguer les deux choses, que ce soit aujourd'hui ou plus tard.

**M. Thacker:** J'avais pensé que cela serait utile avant que vous ne commenciez à entendre les témoins. Vous seriez ainsi au courant de notre point de vue là-dessus.

**Le président:** Poursuivons avec M. Churcher, car j'imagine que la question soulevée par M. Tobin figure parmi les dix questions.

**M. Thacker:** C'était la première.

**Le président:** La toute première, et l'une de celles qui a été le plus longuement débattue à la Chambre. M. Churcher, je vous inviterai à poursuivre votre exposé.

**M. Churcher:** Merci, monsieur le président. La deuxième raison pour laquelle nous avons voulu faire quelque chose, c'est que nous avons jugé bon de mettre la loi à jour pour qu'elle corresponde mieux avec la réalité de la sécurité ferroviaire. Le gros des textes législatifs régissant la sécurité ferroviaire est enchâssé dans la Loi sur les chemins de fer dans certaines parties remontant à jusqu'il y a 100 ans et contiennent des termes qui ne sont plus employés et qui ne correspondent pas à la deuxième partie du 20<sup>ème</sup> siècle.

Une autre raison, celle-ci plus importante encore, pour laquelle nous avons tenu à faire quelque chose, c'est que nous pensons qu'il est important de concentrer les efforts du gouvernement sur la sécurité ferroviaire là où cela aura la plus forte incidence. Ce que nous voulons faire ici c'est mettre l'accent non plus sur la construction mais sur l'inspection de l'observance des règlements. Lors de la rédaction de la législation originale en matière de transport ferroviaire, le Canada est un pays jeune et les chemins de fer étaient un outil au développement du pays qui comptait alors de petites sociétés ferroviaires qui s'aventuraient dans des territoires vierges. Il était très tentant pour ces sociétés de limiter les coûts, comme elles le pouvaient, dans la construction des chemins de fer. Si elles pouvaient se permettre de construire un pont assez faible mais qu'il soit tout même en mesure de tenir pendant deux ou trois ans en attendant qu'elles aient suffisamment d'argent pour en construire un plus solide, alors c'est ce qu'elles faisaient. La Loi sur les chemins de fer, dans son libellé actuel, vise justement à s'assurer que la construction se fasse correctement.

La situation aujourd'hui est complètement différente. Au lieu d'un grand nombre de petites compagnies de chemin de fer, nous sommes en présence d'un petit

## [Texte]

ones of course. But all the railway companies under federal jurisdiction are responsible. The problems we face today are completely different. It is not new construction. The problems we faced were dangerous commodities, trains moving at high speeds, very heavy trains—15,000-tonne trains instead of 200- or 300-tonne trains—going in many cases through dense urban corridors. The problems we have today are problems of inspection: to make sure the rules and regulations are complied with, to make sure that dangerous commodities are handled properly. So we had to change the focus, and in doing so we feel we will be able to achieve a better safety regulation for the same resources currently being used. The Railway Act currently makes the National Transportation Agency do things that might not otherwise be done, and it does not leave room for the sorts of increased inspection for compliance that we feel is essential in the current perspective.

The way the railways are regulated at the moment is very much by specification. The way the railway is required to do something is set out in great detail in regulations. We feel it is important wherever possible to develop standards; for example, instead of having an air-brake regulation which goes into great detail as to brake-pipe pressures and leakages and length of piston travel, why not try to write a standard which says that the railways must have brakes on trains and that the brakes will perform in a certain way. And the way the railways come to this conclusion, whether they use air brakes, electro-pneumatic brakes, vacuum brakes, is their decision, provided it meets the standards we have set.

We want to encourage technological improvements, and we want to make it easier to make changes to the rules. There is some concern that because of the difficulty in some cases, as Justice Foisy pointed out, of making changes to the rules we will not be able to keep up with changes in technology.

Another point is we wish to discourage the use of alcohol or drugs by including railways in the Criminal Code. At the moment it is an offence to drive a car, to fly a plane, or navigate a vessel in an unsafe manner or while impaired, but it is not an offence to be drunk when in charge of a locomotive. Now, we know the railways have their own company rules—rule "G" is a well established company rule—but we feel there is no reason why the railways should not be covered by the same provisions of the Criminal Code as everybody else is.

Also, we want to streamline the process for funding safety improvements, and this touches to some extent upon the Railway Relocation and Crossing Act. We think it is possible to fund improvements to grade crossings, to build grade separations, indeed any safety-related project, in a relatively simple manner, and I think you will see

## [Traduction]

nombre de compagnies plus grosses—dont deux principales, évidemment. Mais toutes les compagnies ferroviaires relevant de la compétence fédérale agissent de manière responsable. Les problèmes que nous connaissons aujourd'hui sont entièrement différents. Il ne s'agit plus de construction nouvelle. Nos problèmes tiennent plutôt aux produits dangereux, à la vitesse élevée des trains, à leur poids—des trains de 15,000 tonnes au lieu de 200 ou de 300—qui traversent souvent des corridors urbains très densément peuplés. Nos problèmes aujourd'hui sont le respect de la réglementation, de faire en sorte que les règlements soient respectés, que les produits dangereux soient correctement manipulés. Il nous a donc fallu changer d'orientation et, ce faisant, nous pensons parvenir à une meilleure sécurité sans devoir accroître les ressources que nous y consacrons. La Loi sur les chemins de fer actuelle confie à l'Agence nationale de transport des tâches qui ne seraient pas accomplies autrement et il n'y a pas place pour un resserrement des inspections qui nous paraissent essentielles dans la situation actuelle.

Aujourd'hui les chemins de fer sont réglementés de manière très précise, les textes sont extrêmement détaillés. Nous pensons qu'il faut élaborer chaque fois que possible des normes, par exemple, au lieu d'avoir un règlement très détaillé sur les freins pneumatiques, énonçant les pressions et les tolérances admissibles dans les conduites, la longueur de course des pistons, pourquoi ne pas rédiger une norme disant que les trains doivent être munis de freins ayant telle ou telle capacité. Ensuite, les compagnies ferroviaires pourraient choisir elles-mêmes le type de freins dont elles voudraient se doter, freins pneumatiques, freins électro-pneumatiques, freins à vide, peu nous importe pourvu que les normes soient respectées.

Nous voulons encourager le progrès technologique et nous voulons faciliter la modification des règlements. On craint en effet que, dans certains cas, ainsi que l'a fait remarqué le juge Foisy, l'évolution technologique ne soit paralysée par la difficulté à modifier les règles.

Par ailleurs, nous voulons décourager la consommation d'alcool ou de drogue en appliquant le Code pénal aux compagnies ferroviaires. A l'heure actuelle, c'est une infraction que de conduire une voiture, piloter un avion ou un navire en état d'ébriété ou d'une manière dangereuse, alors que le conducteur d'une locomotive ivre n'encourt pas de sanctions. Évidemment, nous savons que les compagnies ferroviaires ont leurs propres règlements à cet égard—la règle "G" est bien connue—mais nous pensons qu'il n'existe aucunes raisons pour lesquelles les chemins de fer ne devraient pas être soumis aux mêmes dispositions du Code criminel que n'importe qui d'autre.

Par ailleurs, nous voulons rationaliser le processus de financement des améliorations de sécurités et cela met en jeu, dans une certaine mesure, la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemins de fer. Nous pensons qu'il est possible de financer d'une manière relativement simple l'amélioration des passages à niveau,

## [Text]

when you come to look at sections 12 to 14 that it is a relatively straightforward streamline process for funding.

Mr. Chairman, those are the key things as to why we feel that something is necessary. I would like now, with your permission, to go to a chronology as to how we have gone about doing this.

The decision to write a railway safety bill was taken by Mr. Mazankowski in the fall of 1985, and the responsibility was given to Victor Barbeau in December 1985. One thing that I think is important to point out at this stage is this initiative started before Hinton. There was not a rush to do something after the Hinton accident, although it did give this a great deal more priority, or more visibility.

In January 1986 we established a working group of Transport, Justice, and the then Canadian Transport Commission. These are the people who were, and still are, working on regulating railway safety on a day-to-day basis. In early 1986 we also had an initial round of discussions with interested parties. Following that, we established a steering committee, in April 1986.

• 0950

This is a very interesting group. We put together representatives from the Canadian Railway Labour Association, which is the umbrella organization that represents the railway unions for Canadian National, Canadian Pacific, and VIA. We had the vice-president, rail, from the Algoma Central Railway, Mr. Black, and he was there to support the interests of all the other railways in Canada that come under federal jurisdiction. These can be some quite heavy railways, such as the Quebec North Shore and Labrador, to relatively small switching operations, such as the Essex Terminal Railway in Windsor. We felt it very important to ensure that the concerns of the smaller railways were taken account of. They have a different set of problems from the problems the main-line railways have. The main-line railways may have a big law department, whereas a small railway can afford to get legal advice only when it absolutely has to get it. That is one example.

We invited the provinces to participate. Not all of them came, but we had representation from British Columbia, Newfoundland, Ontario, Quebec, and Saskatchewan. In particular, Ontario and Quebec attended all of our meetings and they participated in great measure. We had representatives from the Federation of Canadian Municipalities and the shippers, as well as the shippers of dangerous commodities. The reason for bringing these people in is that we feel it is important that this is not just a government-railway-union problem. Railway safety is everybody's concern. The provinces and the municipalities are all involved.

## [Translation]

les séparations de niveau et tous les autres projets intéressant la sécurité ainsi que vous pourrez le voir lorsque vous examinerez les articles 12 à 14.

Monsieur le président, voici les principaux domaines où nous pensons que des modifications sont nécessaires. Avec votre permission, je voudrais maintenant vous indiquer chronologiquement quelle a été notre démarche.

La décision de rédiger un projet de loi sur la sécurité ferroviaire a été prise par M. Mazankowski à l'automne 1985 et cette tâche a été confiée à Victor Barbeau en décembre de la même année. Je veux faire ressortir ici que cette initiative a commencé bien avant l'accident de Hinton. Celui-ci en a accru l'urgence mais la décision est antérieure.

En janvier 1986, nous avons créé un groupe de travail rassemblant des représentants du ministère des Transports, de la Justice et de ce qu'était alors la Commission canadienne des transports. Voilà ceux qui ont, et qui continuent à travailler quotidiennement pour formuler la réglementation en matière de sécurité pour les chemins de fer. Au début de 1986, nous avions également tenu une première série d'entretiens avec les parties intéressées. Ensuite, nous avons créé un comité directeur, en avril 1986.

Il s'agit d'un groupe très intéressant. Nous y avons réuni des représentants de plusieurs secteurs. Il y a des représentants de l'Association des syndicats de cheminots du Canada, organisme qui chapeaute les syndicats de cheminots du Canadian National, du Canadien Pacifique et de VIA. Il y avait le vice-président, Rail, de l'Algoma Central Railway, M. Black qui représente les intérêts de toutes les autres sociétés ferroviaires au Canada qui sont assujetties aux lois fédérales. Certaines sont assez importantes telles la Quebec North Shore et Labrador, d'autres ne sont que des petites entreprises secondaires, telles la Essex Terminal Railway à Windsor. Nous avons estimé qu'il était très important de tenir compte des préoccupations des plus petites sociétés ferroviaires. Leurs problèmes sont différents de ceux des principales sociétés. Celles-ci en effet ont de grands services de contentieux alors que les plus petits chemins de fer ne peuvent se payer des conseils juridiques que lorsqu'il le faut absolument. Ce n'est qu'un exemple.

Nous avons invité les provinces à participer. Toutes ne l'ont pas fait, mais nous avions des représentants de la Colombie Britannique, de Terre-Neuve, de l'Ontario, du Québec et de la Saskatchewan. Les représentants de l'Ontario et du Québec tout particulièrement ont assisté à toutes nos réunions et ont fait sentir leur participation. Nous avions des représentants de la Fédération des municipalités canadiennes, des expéditeurs et des expéditeurs de produits dangereux. Si nous avons fait appel à eux, c'est parce que nous estimons qu'il ne s'agit pas uniquement d'un problème gouvernement-chemin de fer-syndicat. Tous doivent s'intéresser à la sécurité des

[Texte]

Zoning is a very good example. If you cannot control band use on the outside of the railway, there may be problems. Zoning is a very important aspect.

We also found a representative of the railway passengers. We used Transport 2000, who have participated closely. We also wanted to have a representative from communities located close to the railway tracks. M-TRAC, the Metropolitan Toronto Railway Action Committee, which was established in Toronto following the Mississauga accident, participated fully in the work of the group.

The steering committee met many times. Contrary to what one might have thought, there was a great deal of unanimity in the approach we were taking. The committee worked out the basic principles, and the details were established by the working group.

So by the fall and summer of 1986 we had developed, through this committee, a set of drafting principles: the skeleton, if you wish, for the bill itself. This document, with some very minor changes, was then submitted to Cabinet for approval. We received permission to start legislative drafting in November 1986. These drafting principles, which, I should remind you, had been developed by this committee, were then given to the legislative draftsmen. The bill you see in the form of Bill C-105 we feel reflects very much the views of the steering committee.

At various stages we took the basic elements as they were being drafted back to the steering committee, so the group knew what was being done and how the work was developing. This was done both through meetings and also by letter. I want to stress that whenever we had a letter from any of the members of the group, we made sure everybody else saw a complete set of the correspondence. So everybody knew what everybody else was thinking and saying.

I should mention the Foisy report, which was released in January 1987, just after we started the drafting. The main recommendations insofar as legislation is concerned covered the split between accident investigation and safety regulation. They covered medical reporting—and Justice Foisy mentioned a parallel with the Aeronautics Act. He also pointed out that it has to be easier to make changes to things such as the uniform code of operating rules. All these items have been incorporated into the bill.

• 0955

I think that really covers all I would like to say, Mr. Chairman, on the chronology. The rest I guess you know about. I think it is important that you should understand

[Traduction]

chemins de fer. Les provinces et les municipalités ont un rôle à jouer.

A titre d'exemple, il y a le zonage. Si l'utilisation du terrain le long de la voie ferrée échappe à votre contrôle, vous pouvez avoir des difficultés. Le zonage est un aspect très important.

Nous avions également un représentant des passagers. Nous avons fait appel à Transport 2000 qui a participé très activement. Nous voulions également un représentant des localités situées le long des voies ferrées. Le M-TRAC, le Comité d'action du Toronto métropolitain, créé à Toronto après l'accident de Mississauga a participé pleinement au travail du groupe.

Le comité directeur s'est réuni à de nombreuses reprises. Contrairement à ce que l'on pourrait penser, l'approche que nous prenions a été très bien accueillie. Le comité a formulé les principes fondamentaux et c'est le groupe de travail qui a mis au point les détails.

À l'automne, à l'été de 1986, grâce aux travaux de ce comité, nous avions élaboré des principes de rédaction: la structure si vous voulez du projet de loi même. C'est ce document, très légèrement modifié qui a été présenté pour approbation au Cabinet. C'est en novembre 1986 qu'on nous a donné la permission de commencer la rédaction du projet de loi. Je tiens à souligner que ce sont les principes de rédaction élaborés par le comité qui ont été transmis au rédacteur législatif. À notre avis, le projet de loi C-105 reflète tout à fait les opinions du comité directeur.

Au fur et à mesure de la rédaction, nous avons soumis les éléments de base au comité directeur de façon à le tenir au courant de l'évolution des travaux. Nous avons à cette fin tenu des réunions et écrit aux membres du comité. Je tiens à souligner qu'à chaque fois qu'un des membres du groupe nous écrivait, nous transmettions à tous les autres membres du groupe le texte intégral de la correspondance. Ainsi, tous savaient ce que les uns et les autres pensaient et disaient.

Je dois également mentionner le rapport du juge Foisy, publié en janvier 1987, juste après le commencement de la rédaction. Les principales recommandations de ce rapport qui nous intéressaient particulièrement dans le cadre du projet de loi portaient sur la division entre les enquêtes d'accidents et la réglementation en matière de sécurité. Elles portaient aussi sur les rapports d'accidents—et M. le juge Foisy mentionnait l'exemple de la Loi sur l'aéronautique. Il soulignait également qu'il fallait qu'il devienne plus facile d'apporter des modifications notamment au code uniforme des règles d'exploitation. Nous avons inclus tous ces points dans le projet de loi.

Je pense, monsieur le président, que c'est tout ce que j'avais à dire sur la suite des événements. Vous êtes au courant du reste. Mais j'estime important que vous

[Text]

that this has not been developed by a group of bureaucrats in Ottawa.

**The Chairman:** It has had a long gestation period—

**Mr. Churcher:** Yes, sir.

**The Chairman:** —with many fathers, or reputed fathers, using some of the wording of recent Supreme Court decisions that certainly have impacted on the public domain.

**Mr. Churcher:** We have not achieved complete unanimity on every point in the bill, but there has been good, honest discussion, and if we have had to go one way or the other we have told people why we have had to do that. I think there is a good understanding among the members of the group as to how we have gotten to where we are.

**The Chairman:** Mr. Churcher, I want to thank you for that overview, which does give us the background chronology and history and some of the philosophy behind it.

Just before opening it up for questions, I must say, Mr. Thacker, that I really do appreciate your continued generosity in sending out a written reply to the ten points that were basically repeated in the debate, which members could have a chance to look at and obviously come back at another session and put questions and in a penetrating way analyse those responses. I think that will expedite the discussion around this table.

**Mr. Thacker:** I think you will find, Mr. Chairman, that on a number of the points we will be able to carry your judgment with the responses we were able to make.

**The Chairman:** Just before throwing open the questions to Mr. Tobin, Mr. Benjamin, and other members, as I said, we have changed our format to a point—as we often do in this flexible committee, a very good committee—that we are trying to aim for 11 a.m., because there is another legislative bill on transport that is going to affect some members at 11 a.m. We will see where we go.

Just before we come to questioning, the clerk circulated this for members, and we are not going to go in camera or anything, and I just want to ask the co-operation of the members. Some of you have been through this before. This is still under our Liaison Committee situation, where committees have to submit draft budgets by certain deadlines. The clerks informed me last week, Thursday or Friday, when I was here in Ottawa, that this Friday the budgets of committees are supposed to be sent to the Liaison Committee, which will be discussed. As a result of that, the staff and the clerk and I did get together during the break for one of these days, and yesterday afternoon, very briefly quite frankly, although the staff and the clerk had been working. This is not in stone; this is just three tentative budgets, which do

[Translation]

sachiez que ce projet de loi n'a pas été conçu par un groupe de fonctionnaires à Ottawa.

**Le président:** La période de gestation a été longue. . .

**M. Churcher:** Oui, monsieur.

**Le président:** . . . il y a de nombreux pères ou présumés pères, pour reprendre l'expression que la Cour suprême a utilisée dans des décisions récentes qui ont certainement eu une grande portée dans le domaine public.

**M. Churcher:** Nous n'avons pas réussi à obtenir l'unanimité sur tous les points du projet de loi, mais nous en avons certainement discuté de façon honnête et si nous avons dû faire des choix, nous avons expliqué pourquoi il nous fallait adopter telle ou telle option. Je pense que les membres du groupe comprennent très bien le cheminement que nous avons adopté.

**Le président:** Monsieur Churcher, je vous remercie de cet aperçu au cours duquel vous nous avez parlé de la chronologie, de l'histoire et de la philosophie sous-jacente au projet de loi.

Avant de passer aux questions, j'aimerais dire, monsieur Thacker, que je vous suis vraiment très reconnaissant d'accepter généreusement de répondre par écrit aux dix points qui ont d'ailleurs été abordés dans l'exposé afin que les membres du Comité aient la possibilité après les avoir examinés de vous interroger à ce sujet à une autre réunion. Cela je pense devrait stimuler la discussion autour de cette table.

**M. Thacker:** Je pense que vous constaterez, monsieur le président, qu'en ce qui concerne plusieurs points, nous allons pouvoir tenir compte de vos opinions.

**Le président:** Avant de céder la parole à M. Tobin, à M. Benjamin et aux autres membres du Comité, comme je le disais nous avons modifié quelque peu notre format—comme nous le faisons d'ailleurs souvent ici puisque nous sommes très souples, puisque nous sommes un très bon Comité—nous allons essayer de terminer à 11 heures, car il sera question en Chambre d'un autre projet de loi sur les transports qui intéresse certains des membres du Comité. Enfin, nous verrons.

Avant de passer aux questions, la greffière a distribué des documents aux membres du Comité, et nous n'allons pas passer à huis clos, mais je tiens à vous demander votre coopération. Certains parmi vous connaissent déjà cette routine. C'est toujours à cause du Comité de liaison où les Comités doivent présenter l'ébauche de leur budget dans certains délais. La greffière m'a prévenu la semaine dernière, jeudi ou vendredi, alors que j'étais ici à Ottawa, que les budgets de Comités étaient censés être rendus au Comité de liaison pour discussion ce vendredi-ci. Par conséquent, nous nous sommes réunis, le personnel, la greffière et moi-même pendant une journée la semaine dernière et encore hier après-midi, à vrai dire très brièvement, mais les autres y avaient déjà travaillé. Ce n'est pas encore définitif; il s'agit simplement de trois

*[Texte]*

cover a multiple series of projects the committee could continue.

The clerk needs a motion at some stage to approve these figures for budgets one, two, and three so that the chairman can send it to the Liaison Committee. Later I certainly undertake. . . I can tell you now these things are wide and general enough that they cover a multitude of sins and projects that will more than captivate the committee for the period we are going to stay in existence.

So I circulated them while Mr. Churcher was talking not for substantive. . . not that there is anything fundamental here in terms of a definite timetable, but just generalities. Because quite frankly, my friends, I think Mr. Thacker was in a different position last year than he is this year, because he had something to do with the Liaison Committee. We went through all this hocus pocus under the new rules of submitting budgets. There was a budget committee and the Liaison Committee, and after all the great presentations that were made they came up with pretty quick decisions: they either picked budget two, budget one, or budget three, regardless of the arguments. We are going to perhaps have the clerk assess the mechanics of budget-making and help the chairman draft a letter that we can present to the Liaison Committee, because there is a lot of work involved and we quite frankly wonder if it is all necessary.

So I am not asking you to commit yourself to the work programs, but it would be helpful if we could have a motion to approve the work plan and budget submissions you have before you so that we could further it along to the Liaison Committee and then obviously I have to come back.

**Mr. Tobin:** I so move.

**Mr. Taylor:** Could we say approval in general at this stage?

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I have a couple of questions. I notice that under travel you list the—

**The Chairman:** No, we do not even want to get into the thing, Mr. Benjamin.

• 1000

**Mr. Benjamin:** No, but I am just wondering. You picked the one item—travel \$177,000 for the National Transportation Act—and the other three items are ones we should be doing as well.

**The Chairman:** I just want a motion to approve the thing in general. There are hundreds of questions you can raise.

**Mr. Tobin:** I think we are making this motion on the understanding, as the chairman has explained, that it is in general numbers and subsequently the committee is master of its own fate and decides priorities.

*[Traduction]*

ébauches de budget où sont prévus toute une série de projets que le Comité pourrait continuer.

Il faut que nous donnions une motion à la greffière par laquelle nous approuvons les chiffres des budgets un, deux et trois de façon à ce que je puisse les faire parvenir au Comité de liaison. Ensuite, je m'engage certainement. . . Je peux vous dire que ces budgets sont assez généraux pour nous permettre d'entreprendre toutes sortes de choses, toutes sortes de projets qui nous occuperont pleinement pendant le reste du mandat de ce Comité.

J'ai donc distribué ces budgets pendant que M. Churcher parlait. . . ces budgets ne comportent aucun échéancier fixe, il s'agit uniquement de généralités. Très franchement, mes amis, je pense que M. Thacker occupait l'an dernier un poste très différent de celui qu'il occupe cette année, puisqu'il avait à voir avec le comité de liaison. L'an dernier, nous avons fait tous ces tours de passe-passe pour nous conformer aux nouveaux règlements sur les budgets. Le comité de liaison avait un comité du budget qui après tous nos beaux exposés, s'est prononcé très rapidement; le comité du budget a choisi quels que soient les arguments que nous présentions, un budget ou un autre. Je vais peut-être demander à la greffière d'examiner la procédure de préparation du budget et de m'aider à rédiger une lettre que nous pourrions envoyer au comité de liaison, car tout cela demande beaucoup de travail dont nous contestons très franchement la nécessité.

Je ne vous demande donc pas de vous engager à faire les travaux prévus ici, mais nous avons besoin d'une motion afin d'approuver le plan de travail et les demandes de budget que vous avez devant vous afin de les transmettre au comité de liaison; ensuite manifestement, je devrai vous rendre des comptes.

**M. Tobin:** Je le propose.

**M. Taylor:** Pouvons-nous déjà parler d'un accord en principe?

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'ai quelques questions. Je remarque qu'à la rubrique des placements, vous énumérez. . .

**Le président:** Non, nous ne voulons pas entrer dans les détails, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Non, mais je suis curieux. Mais si l'on regarde la rubrique des déplacements, vous avez prévu 177,000\$ pour faire enquête sur la Loi nationale sur les transports. . . mais nous devrions également faire un examen des trois autres questions.

**Le président:** Mais pour l'instant, je ne veux qu'une motion qui me donne votre accord de principe. On pourrait soulever des centaines de questions.

**M. Tobin:** Je pense que nous adoptons cette motion sous réserve, comme l'a expliqué le président, que ces chiffres sont d'ordre général et que, par la suite, le Comité restera maître de sa destinée et fixera ses priorités.

**[Text]**

**The Chairman:** Exactly. All I want to get in there are the totals of budgets one, two, and three, and I can tell you the totals of any of those budgets will enable us to carry on our work in any way we want.

Motion agreed to.

**The Chairman:** Thank you very much. So we now can write the letter. Thank you. Thank you, colleagues, for that co-operation.

**Mr. Thacker:** Again, because I work in English the document that I asked to be prepared for me is in English only, and we will have that finalized for tomorrow, but I would have the problem of distributing it only in English. It will take a few days to get the French one. I wonder if our francophone colleagues would again agree, as they so often do, to our being able to distribute it to you in English tomorrow, and then we will provide the . . .

**The Chairman:** I did not think you were even going to come to us so soon with the English.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, perhaps we could ask if the Parliamentary Secretary would distribute it to us unofficially, and then as it is translated we could have it officially tabled in the committee.

**The Chairman:** We will not do anything with it officially, but you could have someone bring it up here, and those who want to pick it up can pick it up, and those who do not want to pick it up can stay uncontaminated. But we will not do anything officially. I must say I am surprised and pleased. I did not realize you actually had it with you now in any form.

**Mr. Robichaud:** Mr. Chairman, is this the last time we do it this way?

**The Chairman:** Let us not do it this way. Wait until you get the French. No, no. It was to help people, but if there is any question—and Mr. Robichaud raised a fair question—forget about it. I am amazed that you even have it in English. Get it to us in both languages whenever you can.

**Mr. Robichaud:** I was just kidding.

**The Chairman:** This is a very sensitive issue.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, that is why I suggested, which I thought was agreed, that we just unofficially distribute the document and officially table it in both languages.

**The Chairman:** You have to tell me when you are kidding.

**Mr. Robichaud:** I will send you a note next time.

**[Translation]**

**Le président:** Exactement. Tout ce qui m'intéresse pour l'instant, c'est le total de chaque budget et je peux vous dire que le montant total de chacun de ces budgets nous permettra de continuer notre travail comme nous l'entendons.

La motion est adoptée.

**Le président:** Merci beaucoup. Nous pouvons maintenant rédiger la lettre. Merci. Merci, chers collègues, de votre coopération.

**M. Thacker:** Je tiens à souligner encore que parce que je travaille en anglais, le document que j'ai demandé qu'on prépare à mon intention n'est qu'en anglais et nous finirons de le rédiger à votre intention demain, mais il reste la difficulté de ne le distribuer qu'en anglais. Il faudra quelques jours pour préparer la version française. Je me demande si nos collègues francophones accepteraient, encore une fois, comme ils le font si souvent, de me permettre de le distribuer en anglais demain, et ensuite nous. . .

**Le président:** Je ne pensais pas qu'on l'aurait déjà si tôt en anglais.

**M. Tobin:** Monsieur le président, peut-être pourrions-nous demander au secrétaire parlementaire de nous le remettre officieusement, nous le ferons ensuite traduire, et nous le déposerons officiellement au Comité.

**Le président:** Nous ne ferons rien d'officiel, mais vous pourriez nous l'envoyer demain et ceux qui le voudront pourront venir le chercher, et les autres attendront. Toutefois, nous ne pouvons rien faire d'officiel. Mais je dois dire que je suis surpris et heureux. Je ne pensais pas que vous aviez déjà le document en main, sous quelque forme que ce soit.

**M. Robichaud:** Monsieur le président, ce sera la dernière fois que nous procédons ainsi?

**Le président:** Non. Attendons de recevoir le français. Non, non. C'était pour aider les membres du Comité, mais si on soulève la moindre objection. . . et M. Robichaud a soulevé une question tout à fait juste. . . oublions tout cela. Je suis très étonné que vous l'ayez même en anglais. Envoyez-nous les deux versions lorsque vous le pourrez.

**M. Robichaud:** Je blaguais.

**Le président:** C'est une question très délicate.

**M. Tobin:** Monsieur le président, c'est pourquoi j'ai suggéré et je pensais que nous en étions convenus de distribuer officieusement le document et de le déposer officiellement dans les deux langues lorsque nous l'aurions.

**Le président:** Il faut me prévenir lorsque vous plaisantez.

**M. Robichaud:** Je vous enverrai une note la prochaine fois.

[Texte]

**Mr. Benjamin:** He has no sense of humour.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** I agree, Mr. Chairman, with Mr. Robichaud.

**An hon. member:** Now, he is not kidding.

**The Chairman:** No. The devil with it. Forget about it. We will have it in both copies when it is ready. We have said that official documents should be in both languages, and this is an official document. Okay. Let us get on with the question. Mr. Tobin.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, my first question is to Mr. Thacker. I wonder if Mr. Thacker as the Parliamentary Secretary, recognizing the role of the opposition members and indeed of some of the government members' special interest in this bill, could make available to us unofficially whatever information you have directly in the House by passing notes, say tomorrow, in whatever language until such time as you are prepared to officially table a response in the committee.

**Mr. Thacker:** I would be happy to do that, Mr. Chairman.

**Mr. Tobin:** Thank you. Now, a couple of questions. I want to go back to this whole question. I have an open mind on it, but I certainly have questions about how we are mechanically solving the problem of inherent conflict of interest in the NTA; that is, that the NTA is currently responsible for both economic and safety regulation. At one point one or the other may dominate the discussion on a particular issue so that safety suffers. Or suppose at some point, one could even argue, theoretically—I would not argue it, but theoretically one could—that you could have such a stringent safety interpretation or concern that the economic considerations go by the wayside as well. So it works both ways. So you want to separate these two, obviously with safety being paramount. That is understandable, and we applaud that. I think all members will applaud that. But safety is now going in the Minister's shop. The people who are currently in the NTA are going to move, I take it physically, into a different shop, and be accountable to some safety directorate or whatever it is going to be called.

• 1005

The dilemma I have—and I realize the change has already occurred between the Canadian Transport Commission and the evolution of the NTA—is that as long as you do not have an arm's length bureau or agency of some sort and you have a safety directorate that works directly for the Minister, the Minister is in the same conflict that would occur within the existing NTA. On the one hand, Mr. Chairman—and I would like a more detailed response—he is the author; he is responsible for deregulation, which is a fact of life in Canada. It has

[Traduction]

**M. Benjamin:** Il n'a pas le sens de l'humour.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Je suis d'accord, monsieur le président, avec M. Robichaud.

**Une voix:** Lui ne blague pas.

**Le président:** Non. Tant pis. Oublions cela. Nous l'aurons dans les deux langues lorsque ce sera prêt. Nous avons dit que les documents officiels devaient être présentés dans les deux langues, et il s'agit d'un document officiel. Très bien. Passons maintenant aux questions. Monsieur Tobin.

**M. Tobin:** Monsieur le président, j'aimerais poser ma première question à M. Thacker. M. Thacker pourrait-il, comme secrétaire parlementaire, conscient du rôle des députés de l'opposition, et je dirais même de l'intérêt tout particulier de certains des députés du gouvernement dans ce projet de loi, nous transmettre, peut-être sous forme de notes, directement en Chambre demain, dans la langue de votre choix, les renseignements dont vous disposez en attendant que vous soyez prêt à déposer officiellement une réponse ici au Comité?

**M. Thacker:** Je serais très heureux de le faire, monsieur le président.

**M. Tobin:** Merci. Maintenant, quelques questions. J'aimerais revenir au coeur même de toute cette affaire. Je garde l'esprit ouvert, mais je m'interroge sérieusement sur les mécanismes que nous voulons utiliser pour régler le problème inhérent des conflits d'intérêt à l'ONT; je veux parler du fait qu'à l'heure actuelle, l'Office est l'organisme de réglementation et en matière économique et en matière de sécurité. Or, dans l'examen d'une question, l'un ou l'autre aspect peut dominer la discussion aux dépens de la sécurité. On pourrait même supposer, en théorie... je ne le prétendrais pas, mais c'est en théorie possible... que les considérations en matière de sécurité sont telles qu'on oublierait complètement les aspects économiques de la question. Les deux sont possibles. Vous voulez donc séparer les deux aspects sans diminuer pour autant l'importance de la sécurité. C'est tout à fait compréhensible, et nous vous en félicitons. Je pense que tous les membres du Comité vous en féliciteront. Toutefois, la sécurité va maintenant relever du ministre. Les responsables actuels à l'Office vont déménager, si j'ai bien compris, pour relever maintenant d'une direction générale de la sécurité, je ne sais pas comment cela s'appellera.

Mon dilemme—et je sais que la situation a déjà changé grâce à la création de l'Office—c'est qu'aussi longtemps qu'il n'y aura pas d'office ou d'organisme indépendants, aussi longtemps que la direction de la sécurité relèvera directement du ministre, le ministre se trouvera dans la même situation de conflit d'intérêts qu'à l'heure actuelle avec l'ONT. D'une part, monsieur le président—et j'aimerais une réponse un peu plus détaillée—le ministre est l'auteur; il est responsable de la déréglementation, qui est chose faite maintenant au Canada. Cela s'est fait. Quoi

## [Text]

happened. Whatever the debates in the past, it is now with us and is evolving all the time. On the other hand, he is responsible for safety.

When I listen to some of the debates—the railways are complaining about various things; the Minister is saying they have to get lean and mean and competitive and they have to cut their costs and so on; and CN is screaming; and the Minister says to sell the CN Tower and other non-rail assets—I have some difficulty on the one hand with the Minister's telling the railways to get mean, lean, tough and competitive, which is what deregulation is all about, and on the other hand, with the same Minister, the same individual, because there is not an arm's length relationship with the railway safety directorate, directing safety. I submit to you that unless he has the wisdom of Solomon—and I do not think Mr. Crosbie does, although he may be as close as we get—he has a potential—

**The Chairman:** In your mind or in his mind?

**Mr. Tobin:** In his mind. I want to correct that.

It does not matter who the Minister is, whatever political stripe or whoever the hell it is. Potentially, that individual is in a potential conflict of interest. On the one hand, he has to tell the people in the transportation sector: get lean, mean and tough, railways; and we are not giving you any more money, CN, and start selling off your assets. But on the other hand, he is going to set the safety standards. I say that at some point the railways are going to say: hey, Mr. Minister, you want us to get mean, lean and tough and competitive, but you are imposing these regulations on the safety side. It is one or the other, Mr. Minister; make up your mind.

Now, there is the dilemma for the Minister in the way you are restructuring the railway safety directorate in this bill. I would like a response.

**Mr. Thacker:** Perhaps I could comment generally on that, because it is a policy—

**Mr. Tobin:** By the way, I do not want a comment, Mr. Chairman, that says the Minister is a good guy. I know the Minister is a good guy, and I know any Minister is concerned about safety. That is not the issue. The issue is that there is an inherent conflict in the way the thing is structured, and how do you respond to that?

**Mr. Thacker:** But it seems to me, Mr. Chairman, that there is perhaps less of an inherent conflict now than there was before when all these functions were in the CTC, a regulatory agency. It was trying to do economic regulation; it was trying to do safety; and it was trying to investigate the accident, as Mr. Justice Foisy pointed out. Now, there was a potential for conflict, even though in actual fact he did not have any examples of abuse of power or anything like that. But by the three-way split, it seems to me that, when you start, all the railways in the

## [Translation]

que nous ayons pu en penser par le passé, nous y sommes maintenant, et l'évolution est constante. D'autre part, le ministre est responsable de la sécurité.

Lorsque j'écoute les discussions—les sociétés ferroviaires qui se plaignent de ceci et de cela; le ministre qui leur dit qu'elles doivent rationaliser leurs activités et devenir plus compétitives, qu'elles doivent réduire leurs frais, etc.; le CN pousse les hauts cris; le ministre déclare qu'il faut vendre la tour du CN et le reste qui n'a rien à voir avec le chemin de fer—j'éprouve une certaine difficulté à comprendre que le ministre puisse dire aux sociétés ferroviaires de rationaliser leurs activités, de devenir plus compétitives, ce qui est la philosophie sous-jacente à la déréglementation, et que ce même ministre, cette même personne soit responsable de la direction générale de la sécurité des chemins de fer, et ainsi chargé de la sécurité. À mon avis, à moins que le ministre n'ait la sagesse de Salomon—et je ne pense pas que M. Crosbie l'ait, même s'il l'a peut-être plus que quiconque—il risque de. . .

**Le président:** Dans votre esprit ou dans le sien?

**M. Tobin:** Dans le sien. Je tiens à le préciser.

Mais quel que soit le ministre, quelle que soit son appartenance politique, la possibilité de conflit d'intérêts existe. D'une part, le ministre doit dire au secteur des transports: rationalisez vos activités; nous n'allons pas vous donner plus d'argent, CN, vendez vos biens. D'autre part, il va déterminer les normes de sécurité. À mon avis, les sociétés ferroviaires finiront par dire: écoutez, monsieur le ministre, vous voulez que nous rationalisons nos activités, que nous devenions plus compétitives, mais vous nous imposez cette réglementation visant la sécurité. C'est l'un ou l'autre, monsieur le ministre, choisissez.

Or de la façon dont vous prévoyez restructurer la direction générale de la sécurité ferroviaire dans ce projet de loi, le ministre fera face à un dilemme. Qu'en pensez-vous?

**M. Thacker:** Je peux peut-être répondre d'une façon générale, car c'est une politique. . .

**M. Tobin:** A propos, je ne veux pas que l'on me dise, monsieur le président, que le ministre est un bon type. Je sais que le ministre est un bon type, et je sais que tous les ministres se préoccupent de la sécurité. Là n'est pas la question. La question, c'est que la structure comporte en elle-même un conflit d'intérêts et je voudrais savoir ce que vous avez à répondre à cela?

**M. Thacker:** Il me semble, monsieur le président, que le conflit est peut-être moins inhérent maintenant qu'il ne l'était auparavant lorsque toutes ces fonctions relevaient de la Commission canadienne des transports, un organisme de réglementation. La CCT essayait de s'occuper de l'aspect financier; elle essayait de s'occuper de la sécurité; elle essayait de faire enquête sur les accidents comme l'a signalé M. le juge Foisy. Il existait donc une possibilité de conflit, même si en fait, M. le juge n'a trouvé aucun exemple d'abus de pouvoir ni rien de

[Texte]

country know that here are the basic safety regulations set down by the Minister through the regulatory process, with all the review that involves. Those are the minimum guidelines to meet the safety.

Now, if you have an economic problem, you deal with the CTC. That is not my business as the Minister; you deal with the CTC. They are in charge of that economic regulation. If there is an accident, then it is another agency. So, Mr. Tobin, I cannot grasp your point, to be quite honest with you.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I think the Parliamentary Secretary is one of the most articulate and brightest, ablest, and quickest people on Parliament Hill. I am amazed he cannot grasp my point, because anybody who knows anything about deregulation—and I submit the Parliamentary Secretary, Mr. Chairman, knows a great deal—knows that the experience has been in the United States, as the experience will be here, and we are hearing comments already from ministry sources, that safety regulation and economic deregulation are very much connected. Anybody who is interested in transport knows that.

When you have people in a deregulated environment, a competitive pricing environment, subjected still to stringent—as they should be—safety regulations, which means training, which means maintenance. . . In many modes of transportation, they are the unseen higher costs. It costs a hell of a lot more to train and maintain an airplane than it costs to fly it. I do not know the numbers, Mr. Chairman, but I would suggest it probably costs as much to train and pay a crew and run a maintenance program on a train as it does to actually pay for the fuel to move it from stop to stop. So safety regulations are absolutely part and parcel of the economic package, and to say they are not related and go talk to somebody else simply does not wash.

• 1010

**Mr. Thacker:** Mr. Chairman, I do not want to throw it back to Mr. Tobin in an unfair way, but it really is my honest understanding that the safety record in the United States has been improving in spite of deregulation, whether it is in air or in rail. I wonder if he has actual hard evidence to the contrary.

**Mr. Tobin:** Absolutely. The Parliamentary Secretary has said safety in air and rail has improved. I would submit to the Parliamentary Secretary nobody would argue—nobody—that safety in air transportation in the United States, where it has been in place for 10 years, has improved. To the contrary, every single study that has

[Traduction]

semblable. Par cette division en trois, il me semble qu'ainsi, dès le départ, toutes les sociétés ferroviaires du pays savent quels sont les règlements de sécurité minimale établis par le ministre qui a suivi toutes les étapes de la procédure, ce qui comporte une révision approfondie. On connaît alors les normes minimales qu'il faut respecter en matière de sécurité.

Par contre, s'il s'agit d'un problème financier, vous traitez avec la CCT. Comme ministre, cela ne relève pas de moi, adressez-vous à la CCT. C'est la commission qui est responsable de la réglementation en matière financière. Et s'il y a un accident, il faut s'adresser à un autre organisme. Donc, monsieur Tobin, très franchement, je ne comprends pas où vous voulez en venir.

**M. Tobin:** Monsieur le président, je pense que le secrétaire parlementaire est l'une des personnes qui s'expriment le mieux, l'une des personnes les plus intelligentes, les plus capables et les plus agiles d'esprit sur la Colline parlementaire. Je suis étonné qu'il n'arrive pas à voir où je veux en venir, car, quand on est le moins renseigné sur la déréglementation—et je dirais, monsieur le président, que le secrétaire parlementaire est très bien renseigné—on sait quelle a été l'expérience aux États-Unis, quelle a été l'expérience ici, et déjà on entend dire au ministère que la réglementation en matière de sécurité est très liée à la déréglementation économique. Tous ceux qui s'intéressent aux transports le savent.

Lorsqu'il faut survivre dans un milieu déréglementé, un milieu compétitif, assujéti néanmoins comme il se doit à une réglementation très stricte en matière de sécurité, ce qui suppose la formation, ce qui suppose l'entretien. . . Dans de nombreux modes de transport, ce sont les coûts cachés. Il en coûte beaucoup plus cher pour former le personnel et faire l'entretien d'un avion que pour s'en servir. Je n'ai pas les chiffres, monsieur le président, mais je dirais qu'il en coûte probablement autant pour former le personnel, le rémunérer et faire l'entretien d'un train que pour payer le carburant nécessaire pour se rendre d'un arrêt à l'autre. Les normes de sécurité font donc partie intégrante des coûts économiques, et je ne vois pas comment on peut affirmer le contraire.

**M. Thacker:** Monsieur le président, je ne voudrais pas être injuste envers M. Tobin, mais je suis honnêtement convaincu que la sécurité aux États-Unis a progressé en dépit de la déréglementation, que ce soit dans le domaine aérien ou ferroviaire. Je me demande s'il a des preuves du contraire.

**M. Tobin:** Absolument. Le secrétaire parlementaire a dit que la sécurité aérienne et ferroviaire a progressé. Je lui dis, moi, que personne, strictement personne ne prétend que la sécurité des transports aériens aux États-Unis, en 10 ans de déréglementation, s'est améliorée. Toutes les études effectuées prouvent en fait le contraire,

## [Text]

been done... so much so that the FAA and the U.S. administration are now considering going back to re-regulating the air industry. Safety has not improved. In fact, it has dropped dramatically. I would be glad to trade information with the Parliamentary Secretary on that.

**Mr. Thacker:** Have you evidence on the railways, though? That is what I am concerned about in this bill. I was certainly under the impression, Mr. Tobin, that railway safety in the U.S. is greater since deregulation.

**The Chairman:** If Mr. Tobin has some information—

**Mr. Tobin:** It is not as good as CP or—

**The Chairman:** Obviously this is part of the debate on the bill.

**Mr. Benjamin:** Gentlemen, may I just comment that no matter what happens, if anything happens or if anything goes wrong, whether it is through economic regulation or safety regulation, the Minister is the final one who is responsible in any case. If something gets fouled up, it is on his head, period. That is the way Parliament works. So I am not upset about whether or not he has anything to do with economic regulations or safety regulations. If, as, and when anything goes wrong, he is the one who is going to have to be answerable. That is the name of the game.

I wanted to know if you could tell us how far you have progressed so far on the drafting of regulations. How is that proceeding? I am presuming you have been working on them in advance of the bill being passed. You would be foolish if you have not. How far have you progressed on those, and could you give us an outline of the provisions that are being covered by regulation—I presume you are going to have them in clauses according to the bill—and the process you are following in drafting regulations?

And would the government be willing—I ask Mr. Thacker this—during the course of our studying the bill to let us have an unofficial draft of the regulations that have been done so far... and as and when the drafts are completed, they be provided to the committee, so we could have those in our hot little hands while we are discussing the bill? It may save a heck of a lot of time, and I like to think, and I believe, this committee could be awfully helpful with them as well.

**Mr. Thacker:** I will ask Mr. Churcher to talk about where we are right at the moment, and then maybe I will have a comment at the end of that.

**Mr. Churcher:** I think it is very important to realize there is not going to be a dramatic change overnight in the way the railways are regulated as the bill is proclaimed. There is a provision in here that any regulations that are currently in place and that have been

## [Translation]

au point que la FAA et l'administration américaine envisagent maintenant de réglementer à nouveau l'industrie aérienne. La sécurité n'a pas progressé. En fait, elle a régressé de façon dramatique. Je me ferais un plaisir de fournir au secrétaire parlementaire des informations qui le prouvent.

**M. Thacker:** Mais avez-vous des preuves pour les chemins de fer? C'est ce qui me préoccupe dans ce projet de loi. J'avais l'impression, monsieur Tobin, que la sécurité ferroviaire aux États-Unis avait progressé depuis la déréglementation.

**Le président:** Si M. Tobin a des informations... .

**M. Tobin:** Elle n'est pas aussi bonne qu'au CP ou... .

**Le président:** De toute évidence, cela fait partie du débat sur le projet de loi.

**M. Benjamin:** Messieurs, si vous le permettez, j'aimerais vous faire remarquer que quoi qu'il advienne, si les choses tournent mal, s'il se passe quelque chose, que ce soit dans le cadre de la réglementation économique ou de la réglementation de la sécurité, c'est en définitif le ministre qui est responsable de toute façon. Si les choses tournent au vinaigre, cela lui retombe dessus, un point c'est tout. C'est comme cela que fonctionne le Parlement. Je ne m'inquiète donc pas de savoir s'il doit s'occuper ou non de la réglementation économique ou de la réglementation de la sécurité. Si les choses tournent mal, c'est lui qui devra rendre des comptes. C'est cela la règle du jeu.

Pourriez-vous nous dire où vous en êtes dans la rédaction du règlement. Comment les choses progressent-elles. J'imagine que vous y travaillez déjà avant même que le projet de loi ne soit adopté. Il serait ridicule de ne pas le faire. Où en êtes-vous par conséquent, et pourriez-vous nous donner un aperçu des dispositions prévues par cette réglementation—j'imagine que vous allez les organiser en fonction des articles du projet de loi—et nous donner un aperçu du cheminement que vous suivez pour rédiger cette réglementation?

Et le gouvernement serait-il disposé—je pose cette question à M. Thacker—au cours de notre étude du projet de loi, à nous communiquer le texte officieux des règlements qui ont déjà été rédigés... et à nous les communiquer au fur et à mesure de leur rédaction, de façon à ce que nous puissions nous y reporter en même temps que nous discuterons du projet de loi? Cela pourrait nous faire gagner énormément de temps, et j'ose croire que l'avis du comité à ce sujet pourrait aussi être très précieux.

**M. Thacker:** Je vais demander à M. Churcher de vous faire le point de la situation actuelle, et je compléterai peut-être sa réponse.

**M. Churcher:** Il faut bien se rendre compte que la réglementation des chemins de fer ne va pas changer radicalement du jour au lendemain dès l'instant où le projet de loi sera proclamé. Il y a ici une disposition qui dit que les règlements actuellement en vigueur, qui ont

## [Texte]

passed by the Canadian Transport Commission or the NTA will stay and will still be in force as if they had been issued under the Railway Safety Act, until such time as they are changed. So we see the process of change as being not a big bang, an overnight change, but a gradual process. This will allow us to concentrate on those areas which have the most effect and to leave other regulations in place that may need to be changed but that do not have any significant impact either from the point of view of safety or from the point of view of the resources or the procedures that are being used.

The regulations that will be necessary to proclaim the act are being worked on at the moment. I am afraid I do not have drafts that can be made available. We have just commenced working on this.

We have also started working with the railways, and shortly will with the National Transportation Agency, on some of the key regulations where we feel changes should be made quickly and where we would like to get changes put in quite quickly. The key one is the change to the uniform code of operating rules. This would be made under Part II of the legislation, and the regulation. . . Maybe I should explain how the uniform code of operating rules are formulated at the moment. In effect, it is an order of the Canadian Transport Commission, Order 08, which in effect is a piece of delegated legislation. It is an Order in Council, so any changes to that have to be made in both official languages, which is a long and arduous process.

• 1015

How we would propose to work with the uniform code of operating rules is to issue an order by the Minister, under clause 19 of this legislation, which will go to the railways and say to the railways: file your code of operating rules. This covers items such as protection of trains, train signalling, the provisions for centralized traffic control, and the provisions for manual block signalling. In other words, establish all the various items that this set of rules must contain.

At the same time a lot of staff work has been carried out with the railways and with the staff of the National Transportation Agency, as to the what the form of the UCOR should be, the uniform code of operating rules. We anticipate that, having established the skeleton for the sorts of things that the UCOR should contain, it will be a relatively easy matter for the railways to file those rules with the Minister quickly after the bill has been proclaimed.

There is then a procedure set out, and we will be going through this later on of course, for the Minister to either approve those rules or to require the railways to make changes, or indeed, if it is deemed necessary, for the Minister to make changes himself. We feel that is one of

## [Traduction]

été adoptés par la Commission canadienne des transports ou l'ONT, demeureront en vigueur exactement comme s'ils avaient été promulgués en vertu de cette loi-ci, jusqu'à leur modification éventuelle. Par conséquent, il n'y aura pas de changement explosif du jour au lendemain, mais une évolution progressive. Cela nous permettra de nous concentrer sur les domaines les plus importants et de réserver pour plus tard les autres règlements susceptibles d'être modifiés mais dont la modification n'a pas autant d'importance du point de vue de la sécurité ou du point de vue des ressources utilisées ou des procédures suivies.

Nous travaillons actuellement aux règlements qui seront nécessaires pour la proclamation du projet de loi. Je crains de ne pas pouvoir vous en donner le texte. Nous venons seulement de commencer à y travailler.

Nous avons aussi commencé à travailler avec les chemins de fer, et nous allons continuer très bientôt avec l'Office national des transports, sur certains des règlements clés qu'il faut à notre avis modifier rapidement et que nous souhaitons modifier le plus vite possible. Le plus important changement, c'est celui qui concerne le code uniformisé des règles d'exploitation. Il serait effectué dans le cadre de la partie II de la loi et le règlement. . . peut-être devrais-je vous expliquer comment se présente actuellement ce code uniforme de règles d'exploitation. En fait, c'est un décret de la Commission canadienne des transports, le décret 08, qui est en réalité un texte de loi par procuration. C'est un décret, et toutes les modifications qui y sont apportées doivent donc être faites dans les deux langues officielles, ce qui nécessite beaucoup de temps et de travail.

Voici comment nous envisageons de procéder pour ce code de règles d'exploitation: le ministre émettrait un décret en vertu de l'article 19 de ce projet de loi, décret par lequel il demanderait aux compagnies ferroviaires de déposer leur code de règles d'exploitation. Ce code porterait sur des choses telles que la protection des trains, la signalisation, les dispositions de contrôle centralisé du trafic ferroviaire et les dispositions concernant les signaux manuels de canton. Autrement dit, déterminer les divers éléments que doit contenir cet ensemble de règles.

En même temps, nous avons fait énormément de travail avec les compagnies ferroviaires et avec le personnel de l'Office national des transports pour déterminer la forme que devrait prendre le code uniforme de règles d'exploitation. Nous pensons qu'une fois esquissée la charpente de ce code, les compagnies ferroviaires n'auront guère de difficulté à le soumettre au ministre dans le délai le plus bref une fois que le projet de loi aura été proclamé.

Ensuite, il y a une procédure, à laquelle nous arriverons ultérieurement évidemment, selon laquelle le ministre peut soit approuver ces règles, soit demander aux compagnies de les modifier, ou même les modifier lui-même au besoin. Nous pensons que c'est une des choses

[Text]

the key things that has to be done quickly, as Justice Foisy pointed out, which will enable us to make changes to the operating rules. I think that gives you a better example of how we propose to go about making these changes.

**Mr. Benjamin:** There must be a block of regulations which you want to move on quickly. I presume you are working on those. I appreciate that there will be a lot of regulations. These have been on the books for years, and of course they will remain for a number of years. But as you proclaim the act, surely there must be a group of regulations which you want to come into force almost immediately.

**Mr. Thacker:** We do not have that in final form right at the moment, but we might be able to give you a skeleton form of that, Mr. Benjamin. But the witnesses might well have some advice for the committee with regard to areas that they themselves feel should be moved on quickly, and it will be interesting to see whether they—

**Mr. Benjamin:** You mentioned that you have been consulting with the railroads on work that has been going on.

**Mr. Churcher:** It is not just the railways; it is the unions as well.

**Mr. Benjamin:** There are 50,000 of them out there who have to work with them; and because they are on the ground they will know a heck of a lot more than some railway officers.

**The Chairman:** Are you using the same consultative procedure with the regulations as you did with the beginning, the gestation period, and the birth of the bill?

**Mr. Churcher:** We will be doing that, yes; and ultimately, with the establishment of the Railway Consultative Committee, there will be an ideal forum for these sorts of things to be done.

**Mr. Benjamin:** Why does the government find it necessary to prevent railway safety inspectors from testifying in civil courts? I know they have to testify in a criminal case, but is not the freedom from liability granted in clause 27 sufficient for the inspectors? Or does subclause 27.(4) have the effect of protecting the Minister, rather than the inspectors?

**Mr. Churcher:** The reason for this provision, Mr. Benjamin, was to parallel the protection for inspectors as currently found under the Canada Labour Code. You may be aware that the NTA inspectors are currently carry out inspections on behalf of Labour Canada in the field of occupational health and safety. For example, if they are travelling in the cab of a locomotive, they check to see whether the engineman is blowing the whistle correctly. They also make sure that the cab conditions are clean, the water cooler is operating, and that sort of thing. We felt that it made a lot of sense to mirror those same protections, bearing in mind that the inspector is going to be doing the two tasks. That was the reason for

[Translation]

qu'il faut faire rapidement, comme l'a dit le juge Foisy, pour nous permettre de modifier les règles d'exploitation. Je pense que cela vous donne un meilleur aperçu de la façon dont nous pensons procéder.

**Mr. Benjamin:** Il doit y avoir un ensemble de règlements que vous voulez modifier le plus rapidement possible. J'imagine que vous y travaillez. Je comprends très bien qu'il y aura des quantités de règlements, qui existent depuis des années et vont demeurer en vigueur encore pendant un certain nombre d'années. Mais quand la loi va être proclamée, il y a sûrement un ensemble de règlements que vous allez vouloir faire entrer en vigueur immédiatement.

**Mr. Thacker:** Nous n'avons pas encore établi cela de façon définitive, mais nous pourrions vous en donner un aperçu schématique, monsieur Benjamin. Les témoins ont peut-être quelque chose à dire au comité sur les éléments qui devraient à leur avis faire l'objet d'une intervention rapide, et il serait intéressant de voir si. . .

**Mr. Benjamin:** Vous dites que vous avez consulté les compagnies ferroviaires au sujet des travaux en cours.

**Mr. Churcher:** Pas seulement les compagnies, les syndicats aussi.

**Mr. Benjamin:** Oui, parce qu'il y a là 50,000 personnes qui travaillent pour ces compagnies. Et ce sont des gens qui travaillent sur le terrain; ils en savent souvent beaucoup plus que certains responsables.

**Le président:** Suivez-vous pour ces règlements la même procédure de consultation que lors des débuts, de la période de gestation et de la naissance de ce projet de loi?

**Mr. Churcher:** Effectivement; et finalement avec la création du Comité consultatif pour la sécurité ferroviaire, on disposera de la tribune idéale pour ce genre de chose.

**Mr. Benjamin:** Pourquoi le gouvernement veut-il absolument empêcher les inspecteurs de la sécurité ferroviaire de témoigner devant des tribunaux civils? Je sais qu'ils doivent témoigner pour les affaires criminelles, mais le dégagement de la responsabilité personnelle des inspecteurs prévu à l'article 27 n'est-il pas suffisant? Et le paragraphe 27.(4) n'a-t-il en fait pas pour but de protéger le ministre, et non les inspecteurs?

**Mr. Churcher:** Cette disposition a été incluse dans le texte par souci d'uniformisation avec la protection prévue par le Code canadien du travail pour les inspecteurs. Vous savez peut-être que les inspecteurs de l'ONT effectuent actuellement des inspections pour Travail Canada dans le domaine de la sécurité et de l'hygiène au travail. Par exemple, s'ils sont dans la cabine d'une locomotive, ils s'assurent que le mécanicien actionne correctement le sifflet. Mais ils vérifient aussi la propreté de la cabine, s'assurent que le dispositif de refroidissement d'eau fonctionne bien, ce genre de chose. Nous avons estimé qu'il était parfaitement logique de reprendre ces protections puisque l'inspecteur va accomplir ces deux

[Texte]

incorporating it. Of course, the Minister can give his permission for that to be waived.

[Traduction]

tâches. C'est ce qui explique ce paragraphe. Évidemment, le ministre peut autoriser une dérogation à cette disposition.

• 1020

**Mr. Benjamin:** Surely it is just a matter of natural justice that an inspector whose evidence is needed by a defendant or a complainant to settle a civil action, whether it is the railway defending itself against a civil action or a railroad taking action... Surely any court would want to have the evidence of an inspector. Why can they not be as liable to be called as a witness as anyone else involved directly or indirectly? Maybe that clause then is designed to cover the Minister's backside, and not the inspector's.

**Mr. Churcher:** It would be an almost impossible situation the inspector would find himself in, working, for example, in the cab of a locomotive where he is in effect wearing two hats: one for occupational health and safety, which comes under the Canada Labour Code, in which he would have certain protection, and the other under the Railway Safety Act for safety rules and regulations, where he would not have that same sort of protection.

We felt that the only sensible way to go was to mirror that protection so at least it would be consistent. But there is provision in there to waive that protection so the inspector may in fact appear as a witness in court.

**Mr. Benjamin:** Under the Canada Labour Code, are inspectors not subject to being called as witnesses?

**Mr. Churcher:** This is an identical wording from the Canada Labour Code.

**Mr. Benjamin:** Yes, and are there provisions for waiver in the Canada Labour Code too?

**Mr. Churcher:** Yes, as far as I know.

**Mr. Benjamin:** What has been the practice over the years?

**Mr. Churcher:** I do not think this is a really burning issue. It would be very difficult for the Minister not to give that permission. There would have to be a very good reason for the Minister not to give permission.

**Mr. Thacker:** There is the general point that of course people might be less forthcoming with an inspector if they know he is going to be liable to be called automatically in a civil suit, whereas if he is protected from that then people will be more forthcoming with the inspector in giving information, whether it is the company or employees.

**Mr. Benjamin:** Back to the regulations for a moment, would the government be amenable to amending the bill so that as and when regulations are brought forward they would be run through this committee?

**M. Benjamin:** Il me semble qu'il devrait être parfaitement normal aux yeux de la justice qu'un inspecteur dont le témoignage est réclamé par un accusé ou un plaignant dans une action civile, que la compagnie de chemin de fer se défende ou intente au contraire une procédure—il serait tout de même normal qu'un tribunal demande à entendre l'inspecteur en question. Pourquoi ne peut-on pas leur demander de témoigner comme n'importe quelle autre personne concernée directement ou indirectement? Ce paragraphe sert peut-être à protéger les arrières du ministre, et non ceux de l'inspecteur.

**M. Churcher:** L'inspecteur qui travaille par exemple dans la cabine d'une locomotive se trouverait dans une situation pratiquement impossible, puisqu'il porte deux chapeaux: d'un côté, celui de la sécurité et de l'hygiène au travail, qui relève du Code canadien du travail et qui lui confère une certaine protection, et de l'autre, celui de la Loi sur la sécurité ferroviaire, en ce qui concerne les règles et règlements de sécurité, qui ne lui donnerait pas du tout le même genre de protection.

Nous avons pensé qu'il était parfaitement logique de prévoir la même protection pour des raisons de cohérence. Toutefois, l'article prévoit la possibilité de déroger à cette disposition pour permettre à un inspecteur de comparaître effectivement devant un tribunal.

**M. Benjamin:** Le Code canadien du travail ne prévoit-il pas la possibilité de faire comparaître des inspecteurs?

**M. Churcher:** Le texte est identique à celui du Code canadien du travail.

**M. Benjamin:** Et le Code canadien du travail prévoit aussi la possibilité d'une dérogation?

**M. Churcher:** Oui, il me semble bien.

**M. Benjamin:** Que s'est-il passé traditionnellement?

**M. Churcher:** Je ne pense pas qu'il s'agisse d'une question vraiment brûlante. Le ministre aurait vraiment mauvaise grâce à ne pas accorder cette autorisation. Il faudrait vraiment qu'il ait de très bonnes raisons pour la refuser.

**M. Thacker:** L'argument général, c'est évidemment que les gens sont moins spontanés avec un inspecteur s'ils savent qu'il peut être appelé à comparaître automatiquement dans une affaire civile, alors que, s'il n'est pas censé le faire, ils mettent plus de bonne volonté à le renseigner, qu'il s'agisse de la société ou des employés.

**M. Benjamin:** Revenons un instant sur les règlements. Le gouvernement serait-il disposé à modifier le projet de loi de manière à soumettre à notre Comité les règlements au fur et à mesure qu'ils seront présentés?

[Text]

**Mr. Thacker:** I do not think I could give that commitment. There is a very set new procedure under regulations that free publication. It goes out into the industry; then it is gazetted. So there is a complicated process for that. I am not sure the standing committee would even itself want to get into doing that, because there could be hundreds of them.

**The Chairman:** I might say.

**Mr. Benjamin:** I would like to know what justification there is for the level of fines and penalties as compared between companies and employees. I am presuming "employees" means also officers of railroads, officers of companies. I think everybody in the debate raised the difference in levels of fines for an employee as compared with the fine for a company as disproportionate.

**The Chairman:** I imagine that this is one of the items in the rebuttal, or at least in the response, of the Minister, because that was raised in debate by a lot of speakers.

**Mr. Thacker:** Penalties in this bill were put in by the drafters after a review of corresponding penalties in similar legislation that has been drafted or enacted recently. In fact, my information is that the department provided a short list recently to the standing committee which confirmed that the penalties of this bill are comparable to those of other acts.

• 1025

**Mr. Benjamin:** That does not make them right.

**Mr. Thacker:** That is a fair comment, and we are always prepared to have the committee look at those types of things.

The point I wanted to make, though, from the second reading debate was that, whenever it was raised, it was never raised in the context that the penalty could be imposed on consecutive days. So with \$50,000 for a corporation, if you run that over the course of the week you have a lot of money.

**Mr. Tobin:** It only takes one day, Mr. Chairman, to have a big train disaster.

**The Chairman:** I was watching Mr. Tobin on television, and he did mention finally "per day". Anyway, you make a good point. It can be imposed each day you are in violation.

**Mr. Benjamin:** Well, \$10,000 is a hell of a lot per day for an employee too.

**Mr. Thacker:** Mr. Chairman, they are all maximums, of course. Normally, the court would consider the circumstances, and it would be much less in the case of an employee.

**The Chairman:** Before switching to Mr. Taylor, do I understand this clause? Mr. Benjamin raised that point about evidence in civil suits. That is the same type of

[Translation]

**M. Thacker:** Je ne pense pas pouvoir vous donner cet engagement. La publication est régie dans les règlements par une toute nouvelle procédure. Les règlements sont communiqués à l'industrie, et ensuite publiés dans la Gazette. Il y a donc déjà une procédure compliquée. Je ne suis pas sûr que le comité permanent soit vraiment intéressé à se plonger là-dedans, car il risque d'y avoir des centaines de textes.

**Le président:** En effet.

**M. Benjamin:** J'aimerais qu'on m'explique la justification du niveau des amendes et sanctions pour les compagnies et pour les employés. J'imagine que par «employés» on entend aussi les agents des compagnies ferroviaires. Je crois que tout le monde dans le débat a souligné le caractère disproportionné des amendes prévues pour les employés et de celles prévues pour les compagnies.

**Le président:** Je pense que cela fait partie de la réfutation, ou du moins de la réponse du ministre, car de nombreux intervenants ont soulevé cette question lors du débat.

**M. Thacker:** Les rédacteurs ont prévu ces sanctions après avoir examiné les textes de loi analogues rédigés ou adoptés récemment. En fait, je crois savoir que le ministère a soumis récemment au comité permanent un petit récapitulatif confirmant que ces sanctions sont analogues à celles prévues par d'autres lois.

**M. Benjamin:** Cela ne les justifie pas pour autant.

**M. Thacker:** Je veux bien l'admettre, et nous n'avons aucune objection à ce que le Comité étudie ce genre de choses.

Je voulais toutefois vous faire remarquer que, lors du débat sur la deuxième lecture, on n'a jamais souligné que l'amende pouvait être répétée tous les jours. Si vous avez 50,000\$ pour une société, et que vous répétez cette somme pendant une semaine, cela vous fait un montant assez considérable.

**M. Tobin:** Monsieur le président, il suffit d'un seul jour pour avoir une catastrophe ferroviaire.

**Le président:** Je regardais M. Tobin à la télévision, et il a finalement précisé que c'était «par jour». De toute façon, c'est une excellente remarque. L'amende peut être répétée pour chaque jour d'infraction.

**M. Benjamin:** De toute façon, 10,000\$, c'est une somme astronomique pour un employé aussi.

**M. Thacker:** Monsieur le président, ce sont là évidemment des montants maximums. Normalement, le tribunal tiendrait compte des circonstances, et l'amende serait beaucoup moins lourde pour un employé.

**Le président:** Avant de passer à M. Taylor, j'aimerais m'assurer que j'ai bien compris cet article. M. Benjamin a posé la question dans les témoignages lors d'affaires

## [Texte]

wording and protection as in the Canada Labour Code. Is it in the present railway bill or anything like that?

**Mr. Churcher:** The wording in the railway safety bill is virtually parallel to what exists at the moment in the Canada Labour Code.

**The Chairman:** I think Mr. Thacker had a point in terms of regulations, Mr. Benjamin. I do not know if this committee wants to be seized of all the regulations and get involved in that complicated process, but under these new rules this committee can always review regulations and have a discussion, which we may or may not do, depending on the substance of the regulations.

**Mr. Taylor:** Mr. Chairman, I would like to raise three points in connection with grade crossings and protection at railway. . . I think one of the most effective ways of safety in Canada today is to protect our level crossings. I think more people are killed and injured at these crossings than in any other single instance on road and railway.

The statements in the bill are good, but I would like to make a general comment. Unless there is money to back them up, this legislation will be worthless. Several years ago in Alberta, we decided to make every crossing on every main highway a protected one by either lights and bells or separation. But before we went very far, we found that the grade crossing fund could not keep up with this. They ran out of money. When you consider across the whole of Canada the number of people being injured and killed at railway crossings, I think there has to be a realistic look at the amount of money that is provided. This legislation can be wonderful, but it just will not do the job unless money is provided. I know you do not have anything particular on that. That should depend on many, many factors. But I would like to make that as a general comment.

The second point is actually in connection with level crossings. I like your legislation. So many people ask why we want to spend money on level crossings. At so many level crossings, as you mentioned in your first address, corners were cut. The road goes at an obtuse angle, so there is no visibility.

I know of one place where there are two railways between two towns, and they are both at angles where there is no visibility whatsoever. Just recently they were corrected—at railway expense, I think. But for the people who were injured—and one was killed—of course that does not do much good for them. So it is very important to correct some of these level crossings, where we do not have separations and may not be able to get separations for a long time.

I have another point in connection with grade separations. I would like to have your comments on whether or not this is going to be included. As I read the bill, sometimes I think it is and sometimes I think it is

## [Traduction]

civiles. Nous avons ici le même texte et la même protection que dans le Code canadien du travail. Retrouvons ces dispositions ou des dispositions analogues dans la Loi actuelle sur les chemins de fer?

**M. Churcher:** Le texte du projet de loi sur la sécurité ferroviaire est pratiquement identique à celui qu'on trouve actuellement dans le Code canadien du travail.

**Le président:** Je pense que M. Thacker a fait valoir un argument tout à fait valable pour les règlements, monsieur Benjamin. Je ne sais pas si notre Comité a envie d'être saisi de tous les règlements et de se mêler de cette procédure complexe, mais en vertu des nouvelles règles, il peut toujours réviser les règlements et en discuter éventuellement en fonction de leur contenu.

**M. Taylor:** Monsieur le président, j'aimerais soulever trois questions à propos de la protection aux passages à niveau. . . Je crois que l'une des meilleures façons d'assurer la sécurité au Canada, c'est de protéger les passages à niveau. Il me semble qu'ils sont plus meurtriers que tout autre emplacement routier ou ferroviaire.

Les intentions du projet de loi sont excellentes, mais je voudrais faire une remarque d'ordre général à ce sujet. Si l'on n'y met pas les moyens qu'il faut, cette loi ne servira à rien. Il y a quelques années, nous avons décidé en Alberta de protéger tous les passages à niveau sur les routes principales par des signaux lumineux et sonores ou par des barrières. Et nous ne sommes pas allés bien loin car les fonds se sont rapidement épuisés. Si l'on songe au nombre de personnes qui se font blesser ou tuer à des passages à niveau dans tout le Canada, je crois qu'il faut commencer par prévoir des fonds réalistes pour assurer la sécurité. Sinon, ce projet de loi a beau être merveilleux, ce sera du vent. Je sais que vous n'avez rien de précis sur la question. Cela fait intervenir de très nombreux autres facteurs. Mais je souhaitais faire cette remarque d'ordre général.

Deuxièmement, je voudrais parler des passages à niveau eux-mêmes. J'aime ce projet de loi. Des tas de gens nous demandent pourquoi nous voulons gaspiller de l'argent pour les passages à niveau. Comme vous l'avez dit dans votre première intervention, dans bien des cas on a été au plus serré. La route fait un angle aigu avec la voie ferrée, et il n'y a aucune visibilité.

Je connais un endroit où il y a deux voies ferrées entre deux villes, qui se croisent à des angles ne permettant strictement aucune visibilité. Tout récemment, on a rectifié la situation, aux frais des compagnies de chemins de fer, je crois. Mais évidemment, cela fait une belle jambe aux gens qui avaient été blessés, et il y a même eu un mort. Il est donc très important de rectifier ces passages à niveau, où il n'y a pas de saut-de-mouton et où il n'est pas question d'en installer avant bien longtemps.

J'ai une autre remarque à faire à propos de ces sauts-de-mouton. J'aimerais que vous me disiez si cela va être inclus ou non. Je n'en suis pas toujours convaincu quand je lis ce projet de loi. Par exemple, nous avions un passage

*[Text]*

not. For instance, we had a level crossing out in the Stettler area on Highway 12. It cost over \$1 million, but mostly because of the grade we had to put in, the actual roadwork that had to be done. We had a tremendous grade in there in order to get above the railway. The dirt work cost perhaps three-quarters of the \$1 million, and at one time that was not paid at all; that was a separate thing.

• 1030

Is the road work, the dirt work, going to be done under these grade separations? I would like to have a definite answer on that, if possible.

**Mr. Churcher:** First of all, I think you are quite correct. The grade crossings are the largest single source of accidents with the railways in Canada.

To respond on the amounts of money that were made available, historically the Canadian Transport Commission has been administering \$10 million a year to make improvements to grade crossings. This will be continued, and there is always the hope that this may be able to be increased.

You talk about the crossings with no visibility. These are the sorts of projects that can be covered under this program. There is provision under the Railway Relocation and Crossing Act to fund up to 80% of the cost of that crossing. That is the construction cost. That includes the earthworks and whatever is necessary to improve that grade crossing.

**Mr. Taylor:** Including the dirt work.

**Mr. Churcher:** Yes. The reason for keeping it at that high level is that we are very conscious of the fact that there are a large number of communities, particularly on the Prairies, for example on the CRP main line, where fairly sophisticated crossing protection is required and yet the community may have a very small tax base. So we want to keep that level at 80%, because it may genuinely have difficulty in funding a larger amount if we reduce our share, and we would not wish to compromise safety in that way.

As far as grade separations are concerned, there is provision in the bill—it is covered under clause 13—for the Minister to make grants for grade separations. This is at a level of 50% of the total cost. We show in here the words "capital cost", which do include the earthworks or anything necessary. As you point out, in some cases they can be very difficult to construct.

The reason for the lower level of 50% is that grade separations are extremely expensive. As I mentioned earlier, we would not wish to preclude the smaller communities from benefiting from improved grade-crossing protection.

**Mr. Taylor:** On the 50%, is that where there is a lot of dirt work?

*[Translation]*

à niveau dans la région de Stettler sur la route 12. La construction d'un saut-de-mouton a coûté plus de 1 million de dollars, surtout à cause du coût du remblai qu'il a fallu construire pour la route. Il a fallu construire un énorme remblai pour la faire passer au-dessus de la voie ferrée. C'est un travail qui a peut-être représenté les trois quarts de ce million de dollars, et, à une époque où il n'était pas question de rembourser cela, c'était considéré comme quelque chose de différent.

Les travaux routiers vont-ils être inclus dans ces réalisations de sauts-de-mouton? J'aimerais si possible avoir une réponse précise là-dessus.

**M. Churcher:** Tout d'abord, je crois que vous avez tout à fait raison. Les sauts-de-mouton représentent la source la plus importante d'accidents ferroviaires au Canada.

Pour ce qui est des crédits disponibles, traditionnellement la Commission canadienne des transports dispose de 10 millions de dollars par an pour améliorer ses sauts-de-mouton. Ces crédits vont être maintenus, et on peut toujours espérer qu'ils pourront être augmentés.

Vous parlez des croisements sans visibilité. C'est le genre de projet qui peut être couvert par ce programme. La Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemins de fer prévoit la possibilité de subventionner jusqu'à 80 p. 100 ce genre d'entreprises. Je parle du coût de construction, ce qui comprend tous les travaux de terrassement et les travaux nécessaires pour améliorer le croisement.

**M. Taylor:** Y compris le terrassement.

**M. Churcher:** Oui. Ce niveau demeure élevé car nous nous rendons très bien compte qu'il y a de nombreuses collectivités, en particulier dans les Prairies, par exemple, sur la voie principale du CRP, qui ont besoin d'une protection assez élaborée, mais qui ne disposent que de très modestes ressources fiscales. Nous tenons donc à maintenir ce niveau de 80 p. 100, sans quoi ces collectivités auraient du mal à trouver le financement nécessaire, et nous ne souhaitons pas compromettre ainsi la sécurité.

Pour ce qui est des sauts-de-mouton, le projet de loi prévoit à l'article 13 que le ministre peut accorder des subventions. Elles représentent 50 p. 100 du coût total. Nous soulignons ici les mots «coûts de réalisation», qui incluent les travaux de terrassement ou tout ce qui est nécessaire. Comme vous l'avez dit, dans certains cas, la réalisation de ces ouvrages est très complexe.

Le montant des subventions n'est que de 50 p. 100 car ces sauts-de-mouton coûtent très cher à construire. Encore une fois, nous ne voudrions pas empêcher les petites collectivités de bénéficier de la protection supérieure que permettent ces sauts-de-mouton.

**M. Taylor:** Ces 50 p. 100 s'appliquent lorsqu'il y a beaucoup de travaux de terrassement?

[Texte]

**Mr. Churcher:** That would be for a grade separation and overpass, yes.

**Mr. Taylor:** I am sorry to hear that, because many times the dirt work is far more expensive than the actual separation, particularly on some parts of the Prairies. I think that is going to hurt the program in the long run.

The other point coming out of what you said is that we have that difficulty too—we had it and we have it—where small municipalities are unable to afford it. But it is not the capital cost that worries them; it is the maintenance afterwards. Is there going to be any help for the maintenance of these lights and bells after they are put in? If there is not, our small municipalities just will not apply for the separation. They cannot afford it.

**Mr. Churcher:** First of all, on the 50% limit, that has been the practice in recent years. The Railway Relocation and Crossing Act worked on a sliding scale, starting at 80%. It depends on the cost of the proposed work. It drops down to about 50% of the cost when it is about \$10 million. But it is a maximum, and the practice in recent years, about the last four or five years, has been to fund 50% of the cost of a grade separation; that is, an overpass.

**Mr. Taylor:** And nothing for maintenance?

**Mr. Churcher:** For the maintenance, we have built into here a mechanism to apportion the cost of maintenance amongst the various parties that benefit from it. The railways would pay some, the community would pay some, maybe the province would pay some. It depends on a somewhat complex set. . . who is superior at the crossing and these sorts of things. We have left in here provision, under clause 16, for the agency to continue to arbitrate those decisions as to how much people should pay of the total cost of maintenance. The sorts of considerations you are making are taken into account.

• 1035

**Mr. Taylor:** That is very important, and if you could split the cost of that maintenance then it would make a tremendous difference to small municipalities.

In the legislation you mention protection for crossings as being in existence for three years. How rigid is that going to be? If you take a main highway, many provinces are going to relocate it into a more direct line between two points. If they have to wait three years before you put a separation, then I do not know how many people could be killed on a very main highway. Also, the cheapest time to put in the separation is when you are constructing that highway. So I would hope that there would be some leeway in connection with that three-year period, because otherwise we may be killing people and increasing a lot of expense that could have been avoided if we had done it at the time of construction.

[Traduction]

**M. Churcher:** Cela s'applique au cas d'un saut-de-mouton avec une passerelle, oui.

**M. Taylor:** Je trouve cela regrettable, car bien souvent les travaux de terrassement coûtent beaucoup plus cher que le saut-de-mouton lui-même, en particulier dans certaines régions des Prairies. Je pense que cela nuira au programme à long terme.

Il y a une deuxième chose qui se dégage de ce que vous avez dit, c'est que nous avons un problème, un problème qui n'est pas nouveau, dans le cas des municipalités qui n'ont pas les moyens voulus. Mais ce n'est pas le coût de la réalisation qui les inquiète, c'est le coût de l'entretien ensuite. A-t-on prévu une aide pour l'entretien de ces feux et de ces signaux sonores une fois qu'ils seront installés? Sinon, nos petites municipalités ne présenteront même pas de demande. Elles n'auront pas les moyens.

**M. Churcher:** Tout d'abord, cette limite de 50 p. 100 se pratique depuis plusieurs années. La Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemins de fer prévoit une échelle mobile qui débute à 80 p. 100. Tout dépend du coût de l'entreprise envisagée. Et le pourcentage tombe à 50 p. 100 lorsqu'il s'agit d'un ouvrage d'environ 10 millions de dollars. Mais c'est un maximum, et normalement, depuis quatre ou cinq ans, on finance à 50 p. 100 la construction d'un saut-de-mouton, c'est-à-dire d'une intersection à niveaux différents.

**M. Taylor:** Il n'y a rien pour l'entretien?

**M. Churcher:** Pour l'entretien, nous avons prévu ici un mécanisme de répartition des frais d'entretien entre les divers bénéficiaires. Ces frais seraient donc répartis entre les compagnies ferroviaires, la collectivité, et peut-être aussi la province. Cela dépend d'un ensemble de données assez complexes. . . qui a le plus d'importance à ces croisements, ce genre de choses. Nous avons prévu ici à l'article 16 que c'est l'office qui continuera à décider de la façon dont les frais seront répartis. Donc, on a tenu compte de vos préoccupations.

**M. Taylor:** C'est très important, et cela fait toute la différence pour les petites municipalités.

Dans le texte du projet, vous parlez de protection de passage à niveau existant depuis trois ans. S'agit-il d'une règle rigide? Prenez le cas d'une province qui modifie le tracé d'une grande route pour la rendre plus directe entre deux points. S'il faut attendre trois ans pour qu'on installe une intersection à niveaux différents, des quantités de gens risquent de se faire tuer entre-temps sur la grande route. En outre, cela coûterait beaucoup moins cher de construire ces sauts-de-mouton au moment où l'on construit la route elle-même. J'espère donc que cette règle est assez flexible, sans quoi il risque d'y avoir de nombreuses victimes, et les frais risquent d'être beaucoup plus élevés que si l'on synchronisait les travaux.

[Text]

I wonder if we should not also take a very careful look at rail abandonment before we carry out expensive grade separations or even lights and bells. I could tell you about two railways where we spent a lot of money in Alberta to protect and then four or five years later the railway was abandoned. It is just a waste of public money. So we should take a look at how long the railway is going to be in existence, and if there is some doubt about it being continued then we should not be spending vast sums of money. Sure, protect it as much as possible, but let us not put in a million-dollar grade separation when we are going to remove the railway within a very few years.

**Mr. Churcher:** I could not agree with you more on the question of abandonments. We have to make sure that we spend our money wisely. In the procedure we use to determine which grade separations should be done we use what we call a cross-product, which is the multiple of the number of vehicles that use that crossing by the number of trains. So we are able to rank crossings, but before we put any money into an overpass we make quite sure that the railway is going to be around for the foreseeable future.

To come back to your question about the three years and how rigid that should be, the reason for putting that in there was to stop somebody from putting in a fairly cheap crossing, knowing full well that the traffic was going to build up, and then coming in for a grant to improve it within a very short period of time afterwards.

There is power for the Minister to prevent operation of a crossing if it becomes unsafe, but the real reason was to ensure that all crossing works and all protection was done above-board and in a logical way so that we were not playing catch-up with the sort of thing you are talking about.

**Mr. Thacker:** If Mr. Taylor looks at subclause 16.(4), he will find the answer with respect to capital cost, operation, and maintenance being apportioned between the parties.

**Mr. Belsher:** Just a short supplementary picking up on Mr. Taylor's. I thought that the maintenance of the bells and whistles, the equipment, at crossings was primarily the responsibility of the railways, not the municipalities. Or am I wrong?

**A witness:** Just the tracks and the signals.

**Mr. Belsher:** And the signals?

**Mr. Churcher:** There is a shared cost involved.

**Mr. Belsher:** There is definitely a shared cost, so I do not think we want to overlook that that is already in place, and I do not think I see it being changed here.

[Translation]

Nous devrions peut-être aussi prendre soin de nous assurer que les voies ferrées en question ne seront pas désaffectées avant d'entreprendre des travaux coûteux de construction de sauts-de-mouton ou d'installations de signaux lumineux et sonores. Je pourrais vous citer le cas de deux voies ferrées pour lesquelles nous avons investi des sommes considérables dans la construction d'installations de sécurité, et qui ont été abandonnées quatre ou cinq ans après. Nous avons tout simplement gaspillé l'argent public. Nous devrions donc nous assurer que ces voies ferrées vont être maintenues en service, et nous abstenir d'engager de tels frais si elles doivent être désaffectées. Bien sûr, il faut assurer au maximum la protection, mais il faudrait éviter d'investir un million de dollars dans la construction d'un saut-de-mouton alors que la voie ferrée en question va disparaître quelques années plus tard.

**M. Churcher:** Tout à fait d'accord avec vous. Nous devons faire attention à ne pas gaspiller l'argent. Pour sélectionner les endroits où nous voulons construire des intersections à des niveaux différents, nous utilisons une formule consistant à multiplier le nombre de véhicules qui traversent la voie ferrée par le nombre de trains. Nous établissons ainsi une hiérarchie des passages à niveau, mais avant d'investir dans la construction d'une passerelle, nous nous assurons qu'il n'est pas question de supprimer cette voie ferrée dans un avenir prévisible.

Pour revenir à votre question sur la période de trois ans et sur le caractère flexible ou inflexible de cette règle, disons que c'est une disposition qui a été adoptée pour empêcher les gens de construire au départ des passages à niveau médiocres en sachant très bien que le trafic va augmenter, et de venir aussitôt après demander une subvention pour améliorer l'intersection.

Le ministre peut interdire l'utilisation d'un passage à niveau s'il est dangereux, mais il s'agissait en fait ici de faire en sorte que tous les passages à niveau fonctionnent correctement et que leur protection soit assurée de façon uniforme et logique, pour éviter le genre de situation dont vous parlez.

**M. Thacker:** Si M. Taylor se reporte au paragraphe 16.(4), il verra comment sont répartis les frais de réalisation, d'exploitation et d'entretien.

**M. Belsher:** Je voudrais poser une brève question supplémentaire pour compléter celle de M. Taylor. Je pensais que c'était surtout les compagnies ferroviaires, et non les municipalités qui étaient responsables de l'entretien des cloches et des sifflets, de tout le matériel des passages à niveau. Est-ce que je me trompe?

**Un témoin:** Seulement les voies et les signaux.

**M. Belsher:** Et les signaux?

**M. Churcher:** Il y a un partage des coûts.

**M. Belsher:** Effectivement, les coûts sont partagés, je pense qu'il faut en tenir compte, et je ne crois pas que la situation sera modifiée ici.

**[Texte]**

**Mr. Churcher:** No. That is quite correct.

**Mr. Belsher:** It is my understanding that in the old act a level crossing in a town could not be blocked for five minutes. It seems to be omitted in this bill. Is there any particular reason why? Is that an oversight? A lot of communities will be very concerned that suddenly the legislation is mute.

**Mr. Churcher:** I am glad you raised this point, because it is one of the details that we feel is not really properly in the legislation as such, but it will be part of the regulation that is developed according to the legislation. Not only does that appear in the legislation, but it also appears in the uniform code of operating rules which would be filed and become in effect part of this whole scheme.

• 1040

Five minutes is all very well and good, but we feel that in some cases maybe that is not the appropriate time. Maybe the crossings should not be blocked at all. We feel that maybe there is a need for the flexibility that we can achieve through establishing this in the uniform code rather than in the legislation itself. It will certainly be in the scheme. It will have just as much force of law as the current Railway Act gives it.

**Mr. Belsher:** I guess with the input you have had of all the parties making up what goes into the bill. . . Was it that the railways wanted it out of the bill?

**Mr. Churcher:** It was never discussed like that. It certainly was not kept out of the bill for that reason. We do not feel that it is appropriate to place it in the legislation, but it is an issue. It is something we do not intend to duck, but it will be handled in the way we write the rules and regulations that go along with this.

**The Chairman:** That is interesting. Just where in the bill is the general power to write the regulation? How clear is it in the bill now?

**Mr. Churcher:** Clauses 19 and 20. It could in fact be a regulation under clause 18.

**Mr. Belsher:** It was, I think, in the old act.

**Mr. Churcher:** Yes.

**Mr. Belsher:** But it is omitted in this bill.

**The Chairman:** As you said, it is mute now. It is not mute; it is just vacant.

**Mr. Belsher:** Yes.

**The Chairman:** That is a very good point. Anyway, we can explore that.

**Mr. Churcher:** There are a number of things in the act, such as whistling at crossings; that is another one. Because

**[Traduction]**

**M. Churcher:** Non. C'est exact.

**M. Belsher:** Je crois que l'ancienne loi disait qu'un passage à niveau municipal ne pouvait pas être bloqué plus de cinq minutes. Il me semble qu'il n'en est plus question dans ce projet de loi. Y a-t-il une raison particulière pour cela? Est-ce une simple mission? Ce mutisme de la loi risque d'inquiéter énormément de collectivités.

**M. Churcher:** Je suis heureux que vous fassiez cette remarque, car il s'agit du genre de détail qui ne doit pas à notre avis figurer dans la loi elle-même, mais qui sera inclus dans les règlements qui vont être élaborés à partir de cette loi. Cela apparaît non seulement dans la législation mais figurera également dans le code uniforme d'exploitation qui sera déposé et qui fera partie de tout ce système.

Cinq minutes, c'est bien joli, mais nous pensons que dans certains cas cela ne convient pas. Peut-être ne faudrait-il pas bloquer du tout les passages à niveau. Nous pensons qu'il faut une certaine latitude, qu'il vaut mieux procéder pour cela par le biais du code uniforme que de la loi elle-même. En tout cas, cela fera partie du système et cette disposition aura autant de force que la Loi sur les chemins de fer actuelle lui en confère.

**M. Belsher:** Je pense qu'avec la concertation à laquelle vous avez procédé avec toutes les parties. . . Est-ce les compagnies ferroviaires qui voulaient que cela ne figure pas dans la loi?

**M. Churcher:** Nous n'avons jamais parlé en ces termes. En tout cas, ce n'est pas la raison pour laquelle cela ne figure pas dans la loi. Nous pensions tout simplement que ce n'était pas la meilleure façon de procéder. En tout cas, nous n'avons pas l'intention de contourner les problèmes; cela figurera dans les règlements d'application de la loi.

**Le président:** C'est intéressant. Quel article de la loi vous donne le pouvoir général de promulguer des règlements? Est-ce clairement établi?

**M. Churcher:** Vous le trouverez aux articles 19 et 20. Cela pourrait également faire l'objet d'un règlement en vertu de l'article 18.

**M. Belsher:** Je pense que ces dispositions figuraient dans l'ancienne loi.

**M. Churcher:** Oui.

**M. Belsher:** Mais pas dans ce projet de loi-ci.

**Le président:** Ainsi que vous l'avez dit, il est muet à ce sujet. Il n'est pas muet, simplement il ne mentionne pas cet aspect.

**M. Belsher:** Oui.

**Le président:** C'est une excellente remarque. De toute façon, nous pourrions y revenir.

**M. Churcher:** La loi prévoit un certain nombre de choses, telles que l'obligation de donner des coups de

[Text]

this new legislation is mute does not mean to say that it will not be covered. That is another very important aspect that will be covered under Part II through the regulations.

**M. Robichaud:** J'aimerais aborder brièvement trois points: les amendes, le comité et l'environnement.

Du côté des amendes, il me semble qu'on argumente des deux côtés de la médaille en même temps. On dit qu'une amende de 50,000\$ pour les compagnies ferroviaires est suffisante, mais on dit que l'amende de 10,000\$ pour un individu est seulement un maximum. On sait que si c'était 50,000\$ par jour, on pourrait accumuler une amende. N'y aurait-il pas lieu d'augmenter considérablement ce maximum de façon à ce qu'il soit comparable à l'offense? Quand il s'agira d'imposer une amende de 50,000\$ par jour, comment prouvera-t-on que la compagnie s'est trouvée en défaut à tel et tel moment? On finira par imposer simplement une amende de 50,000\$. Donc, n'y aurait-il pas lieu d'augmenter ce montant à 100,000\$, à 150,000\$ ou à 200,000\$, comme on l'a fait dans d'autres projets de loi, afin d'inciter les compagnies à réfléchir et à ne pas commettre d'offense?

**Mr. Thacker:** The Minister has no strong feelings on this one way or the other. If the committee, having heard the witnesses—and maybe the witnesses would have some comments on that—decides it wants to increase that maximum for companies, then the Minister will not give you any trouble on that, I can assure you. I suppose if you were going to say \$5 million then he might—

**Mr. Robichaud:** No.

**Mr. Thacker:** —want to look at that; but within sense, no. That is an admirable area where a committee can do some really good work, because you have a better sense of what the community will accept and what is fair.

**Mr. Robichaud:** On the committee that is being established, there were comments that it was one-sided, that it was mostly railway people whereas there should be people representing communities or groups. Have you taken a look at that, and will you be proposing some changes?

**Mr. Thacker:** Again, it would be wise to hear what the witnesses have to say, but I had a sense from the second reading debate that there was a bit of a misunderstanding.

• 1045

The committee in a sense has been formulated the same as the transportation committee. I had a feeling members felt it had more power than it would, but it is supposed to be more of a group of experts who can give real good advice to the Minister—could set up

[Translation]

siffler aux passages à niveau; c'est un autre aspect similaire. Ce n'est pas parce que le projet de loi n'en parle pas qu'il n'y aura pas de prescriptions à ce sujet. C'est un autre aspect important qui sera couvert par les règlements d'application de la partie II.

**Mr. Robichaud:** I would like to discuss briefly three points: fines, the committee and the environment.

As far as fines are concerned, it seems that we are going in two different directions at once. On the one hand you say that a \$50,000 fine for railways is enough, but that the \$10,000 fine for individuals is only a maximum. We know that if it were \$50,000 a day, the total amount could be accumulative. Should there not be a significant increase of this maximum in order to make it comparable to the offence? When it is a matter of inflicting a fine of \$50,000 a day, how are you going to prove that the company was guilty of the offence at such and such a time? You will end up by inflicting only one \$50,000 fine. Therefore, do you not think the amount should be \$100,000, \$150,000 or \$200,000, as was done in other bills, in order to make the railways think twice and avoid committing the offence?

**M. Thacker:** Le ministre n'a pas d'idées très arrêtées dans un sens ou dans l'autre. Si le comité, après avoir entendu les témoins—et peut-être les témoins ont-ils justement des idées là-dessus—décide qu'il veut augmenter l'amende maximale pour les compagnies, le ministre ne s'y opposera pas, je peux vous le garantir. Je suppose que si vous reteniez le chiffre de 5 millions de dollars, alors il pourrait. . .

**M. Robichaud:** Non.

**M. Thacker:** . . . réfléchir, mais tant que vous restez dans les limites du raisonnable, il n'y aura pas d'objections. C'est justement un domaine par excellence où le comité peut vraiment faire un bon travail car vous aurez une meilleure idée de ce que la collectivité sera prête à accepter et ce qu'elle estimera juste.

**M. Robichaud:** En ce qui concerne le comité qui sera créé, on a pu dire que sa composition n'était pas assez impartiale, puisque il comporte surtout des représentants des chemins de fer et qu'il faudrait également des représentants des collectivités ou des groupes. Avez-vous réfléchi à cela et allez-vous proposer quelques changements?

**M. Thacker:** Encore une fois, je pense qu'il serait bon d'entendre les témoins là-dessus mais j'ai retiré du débat en deuxième lecture l'impression qu'il y a peut-être là un petit malentendu.

D'une certaine manière, le comité est constitué de la même façon que le comité des transports. J'avais l'impression que les députés pensaient que le comité disposerait de plus de pouvoirs, mais il s'agit plutôt d'un groupe de spécialistes qui peut bien renseigner le

## [Texte]

subcommittees, for example, similar to the Senior Grain Transportation Committee. I think once we get into it and hear from some of the witnesses—and I would ask Mr. Churcher to talk about it as well—you might find it is less objectionable than what I thought your comments were at second reading.

In any event, the Minister has the power to appoint two to four members. It may be that the committee wants to give some advice as to who they should be, or if there is a sensible amendment to include another member from the union I do not think we have any objection to that at all.

**M. Robichaud:** Ma dernière question concerne l'environnement. Dans ce projet de loi, à moins que je ne l'aie pas vu, on ne parle pas de l'impact des travaux des chemins de fer sur l'environnement. Mon collègue Caccia disait justement dans le débat de deuxième lecture qu'il serait peut-être temps d'inclure dans ce projet de loi certains articles traitant de l'environnement. Avez-vous regardé dans cette direction?

**Mr. Thacker:** Yes, Mr. Chairman, I know the point was made, and I can assure him that protection of the environment is certainly a concern of the government—indeed, all governments. I would remind members that the government has taken action on this question by way of the environmental protection bill, which is now in committee. Under that bill, the railways will be dealt with on the same basis as any other corporate citizen when it comes to use of hazardous chemicals or other potentially damaging action.

If we were to put a separate environmental code in this railway safety bill, that may well lead to conflicting responsibilities and confusion as to just how the environmental problem should be handled. So the feeling of the Minister at the point, and indeed it is the government position, is that we should be dealing with that in the environment bill. It may be that the committee needs to be looking at any points you might raise that are unique to the railways and that you think are not covered adequately in that environmental protection bill.

Do you see that it could be a problem if you get two conflicting agencies and groups trying to set environmental...? It would be confusing to the public, for one thing.

**Mr. Robichaud:** But you feel that the public is probably protected by the environment bill right now when it relates to railway activities?

**Mr. Thacker:** Yes, because the railway is no different from you and I or any other corporate citizen. If we botch up the environment, Mr. McMillan and his people will be after us—as well as the provincial; there are the provincial

## [Traduction]

ministre—qui pourrait créer des sous-comités par exemple semblables au Comité principal sur le transport des céréales. Je pense qu'une fois que nous serons lancés dans nos travaux et que nous aurons entendu quelques témoins—et je vais demander à M. Churcher de nous en parler aussi—vous vous y opposerez peut-être moins que vous avez semblé le faire lors de la deuxième lecture.

Quoi qu'il en soit, le ministre a l'autorité de nommer deux à quatre membres. Nous voudrions peut-être donner notre avis sur le choix de ces membres ou encore vous voudrez peut-être présenter un amendement raisonnable en vue d'ajouter encore un membre pour représenter les syndicats, ce à quoi nous ne nous opposerons pas du tout je pense.

**Mr. Robichaud:** My last question is on the environment. In the bill, unless it escaped me, there is no mention of the impact of railway work on the environment. My colleague, Mr. Caccia said as a matter of fact during second reading that it might be time to include something on the environment in this bill. Have you looked at this?

**M. Thacker:** Oui, monsieur le président, je sais qu'il en a été question et je peux rassurer M. Robichaud, la protection de l'environnement préoccupe certainement le gouvernement—en fait tous les gouvernements. Je vous rappelle que le gouvernement a déjà agi à cet égard en présentant un projet de loi sur la protection de l'environnement qui est maintenant étudié par un comité. Aux termes de ce projet de loi, les sociétés ferroviaires seraient sur le même pied que toute autre société en ce qui concerne l'utilisation de produits dangereux et les actes qui risquent d'être dangereux.

Si nous incluons un code distinct de protection de l'environnement dans ce projet de loi sur la sécurité ferroviaire, il pourrait s'ensuivre un conflit de responsabilités et une confusion en ce qui concerne la façon d'attaquer un problème écologique. Le ministre estime donc pour l'instant, et en fait c'est la position du gouvernement, que c'est dans le projet de loi sur l'environnement qu'il faut en parler. Le comité voudra peut-être examiner les aspects qui touchent uniquement les chemins de fer et qui ne seraient pas, à votre avis, prévus adéquatement dans le projet de loi sur la protection de l'environnement.

Vous voyez n'est-ce pas la difficulté s'il y a deux organismes distincts qui essaient de fixer les normes écologiques...? Cela pourrait engendrer la confusion dans le public notamment.

**M. Robichaud:** Mais à votre avis, le public est probablement protégé déjà par ce projet de loi sur l'environnement, même dans le cas des chemins de fer?

**M. Thacker:** Oui, car les sociétés ferroviaires ne se distinguent ni de vous ni de moi ni de toute autre société. Si nous nuisons à l'environnement, M. McMillan et ses responsables nous prendront en chasse—de même que le

## [Text]

environmental protection agencies as well. We are getting better on the environment, I think, as we well should be.

**Mr. Robichaud:** Yes, we are getting better. We are still a long way from being right, are we not?

**Mr. Thacker:** Yes. But the Transportation of Dangerous Goods Act applies too, you know, and we are tightening up the regulations in that area. So I think overall the system is improving.

**The Chairman:** Okay, colleagues, that is the end of the first round, and we have perhaps Mr. Tobin and Mr. Benjamin and it is getting close to 11. I just want to forewarn and acquaint colleagues that on Thursday... As we have sort of alluded to here in some of the answers, depending what witnesses have to say, the Minister may be open to serious and reasonable amendments from the committee if that is what we propose. On Thursday we have CN and CP at 9.30, with the Algoma and VIA Rail people at 3.30. That is this Thursday; this is obviously railway day. Then Tuesday, March 1, at 9.30 we have the Canadian Railway Labour Association and the United Transportation Union. Another union has asked has to be deferred until March 8. Frankly there has not been a great rush of telephone calls to the clerk to appear before the committee. In actual fact at the moment we have had six or seven requests for appearance before the committee. Perhaps this is in recognition of the consultative work that was done in the initial stages.

• 1050

Certainly without trying to pre-empt any witnesses or the length of the committee, I think we can have our hearings, have the officials back after we have had some of the witnesses, do our work, and report it back to the House before Easter.

**Mr. Benjamin:** Let us have a steering committee meeting.

**The Chairman:** Listen, you spoke. Anyway, I am the chairman here.

**Mr. Tobin:** Just a question, Mr. Chairman, again before Mr. Benjamin talks to the witnesses. Is M-TRAC one of the groups?

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Benjamin:** And the Canadian Federation of Mayors and Municipalities?

**The Clerk of the Committee:** Yes.

**Mr. Benjamin:** All right.

**The Chairman:** There is a total of six.

**Mr. Benjamin:** Yes, so far. Okay. I just wanted to comment on what Mr. Taylor and Mr. Belsher raised—the matter of protected crossings with the arms that come down right up beside the tracks. I have always thought they should be 300 or 400 feet back of the tracks. I also

## [Translation]

gouvernement provincial; il existe également des organismes provinciaux de protection de l'environnement. Nous nous améliorons en ce qui concerne l'environnement, comme il se doit d'ailleurs.

**M. Robichaud:** Oui, nous nous améliorons. Mais il nous reste encore bien du chemin à faire, n'est-ce pas?

**M. Thacker:** Oui. Il y a aussi la Loi sur le transport des marchandises dangereuses qui s'applique, et nous resserrons la réglementation dans ce domaine aussi. Dans l'ensemble, je pense que les choses s'améliorent.

**Le président:** Très bien, chers collègues, cela termine le premier tour et nous entendrons peut-être encore M. Tobin et M. Benjamin, mais il est presque 11 heures. Je veux vous prévenir et vous avertir que jeudi... Selon ce que nous diront les témoins, comme on y a fait allusion ici ce matin, le ministre acceptera peut-être les amendements sérieux et raisonnables que le comité pourrait décider de lui proposer. Jeudi, nous entendrons les représentants du CN et du CP à 9h30, et ceux de l'Algoma et de VIA à 15h30. Voilà pour jeudi; ce sera manifestement la journée des sociétés ferroviaires. Ensuite le mardi 1<sup>er</sup> mars, à 9h30, nous recevrons les représentants de l'Association des syndicats de cheminots du Canada et ceux des Travailleurs unis des transports. Un autre syndicat a demandé à reporter sa comparution jusqu'au 8 mars. A vrai dire, la greffière n'a pas été inondée d'appels téléphoniques de gens qui veulent comparaître. En fait, pour l'instant, nous n'avons reçu que six ou sept demandes de comparution. C'est peut-être à cause de toute la consultation qui a déjà eu lieu.

Sans vouloir éliminer de témoins ni me prononcer sur la durée de nos travaux, je pense que nous pouvons entendre les témoins, faire revenir les fonctionnaires, examiner la question et faire rapport à la Chambre avant Pâques.

**M. Benjamin:** Prévoyons une réunion du comité directeur.

**Le président:** Écoutez, vous avez parlé. Enfin, c'est moi le président.

**M. Tobin:** Monsieur le président, avant que M. Benjamin n'interroge les témoins, puis-je poser une question. Est-ce que M-TRAC est l'un des groupes?

**Le président:** Oui.

**M. Benjamin:** Et la Fédération canadienne des maires et des municipalités?

**La greffière du Comité:** Oui.

**M. Benjamin:** Très bien.

**Le président:** Ce qui fait un total de six.

**M. Benjamin:** Oui, jusqu'à maintenant. Très bien. Je voulais simplement faire un commentaire suite à ce que MM. Taylor et Belsher ont dit—les passages à niveau protégés, c'est-à-dire ceux où des barrières descendent le long de la voie. J'ai toujours pensé qu'il fallait les installer

## [Texte]

think there should be a steel bar that goes down right across the whole road. Let me illustrate.

On Elphinstone Street on the CPR mainline in Regina, the freight train stops on track number two. It is a double-track mainline. That was the first mistake. The botton triggers the signal lights at the crossing, and he just sits there. Well, the traffic backs up for eight blocks on each side of the tracks. After 20-some minutes the public started driving around one arm, across the tracks, and around the other arm; 300 cars must have gone through there. Of course, most of the public are totally ignorant that there might have been a VIA Rail passenger train catching up to and passing that freight train, whizzing through there at 60 or 70 miles an hour, or a train coming the other way. He might have been sitting on the siding for a meet. That is why those arms should be right across the road.

They should be at least 100 or 200 feet back of the railway tracks, because if the road is slippery and you are trying to stop quickly because the arm has just come down you are going to slide right through that board—the wooden board—into the side of the train. It is crazy! I saw some in Europe. It is a steel I-beam that comes down, and it is far better to get the front-end of your car knocked in with that than get mangled in the train.

Mr. Belsher raises the block crossings. This is the time to raise it. At the hearings on the caboose issue, 276 municipalities appeared, all the way from the City of Toronto down to the smallest little rural municipality in the Prairies you could find, who opposed the removal of the caboose, and one of the reasons for the opposition was block crossings. Let me illustrate again. I will use the same railway crossing. The whole crew is in the front-end of a 120-car train. When it stops the back 10 or 20 cars are going to follow the crossing, so the train has to be broken. It stops, and one of two things has to happen. The head-end breakman has to walk back 120 cars, or 100 cars. The train will have to back up; he will have to break the train at the other side of the crossing. Then the train has to pull ahead.

Okay, the crossing is open. Then when the train is ready to go, you hook the train back together; then the train has to sit there until the breakman walks 100 cars up to the engine. There goes another 15 or 20 minutes, and the crossing is blocked either way. It is total nonsense in terms of the efficiency of railway operations, and it is ridiculous in terms of public inconvenience. And that stupid CTC, in spite of the fact that the municipalities from all over Canada raised hell about removing cabooses and that was one of the many reasons they gave.

## [Traduction]

à 300 ou 400 pieds de la voie. Je pense aussi qu'on devrait installer une poutre d'acier qui ferme toute la route. Permettez-moi de vous donner un exemple.

Sur la rue Elphinstone qui coupe la voie principale du CP à Regina, le train de marchandises s'arrête sur la voie numéro deux. C'est une voie double. C'est là la première erreur. Le signal lumineux est déclenché au passage à niveau et le train reste là. La circulation s'accumule sur huit pâtés de maisons, de chaque côté de la voie. Après peut-être 20 minutes, les gens commencent à contourner une barrière, traversent les voies et contournent l'autre barrière; il doit y avoir 300 voitures qui traversent. Évidemment, presque tout le monde ignore le fait qu'il pourrait y avoir un train de passagers de VIA qui doit rattraper et dépasser le train de marchandises, en franchissant le passage à niveau à 60 ou 70 milles à l'heure, ou encore qu'un train pourrait venir dans l'autre direction. Le train de marchandises attend peut-être un autre train. C'est pourquoi je dis que les barrières devraient traverser complètement la route.

Elles devraient également être à au moins 100 ou 200 pieds de la voie ferrée, car si la route est glissante, et si vous essayez d'arrêter trop rapidement, parce que la barrière vient de descendre, vous pourriez très bien continuer à glisser et, défoncer la barrière en bois, et entrer dans le train. C'est fou! J'ai vu quelque chose en Europe. On utilise une poutre d'acier qui barre la route; il vaut bien mieux défoncer l'avant de sa voiture que se faire écraser par un train.

M. Belsher a soulevé la question des passages à niveau où l'on bloquait la circulation. C'est le moment d'en parler. Aux auditions sur les wagons de queue, 276 municipalités ont comparu, de la ville de Toronto jusqu'à la plus petite localité rurale des Prairies, et toutes se sont opposées à ce que l'on enlève le wagon de queue notamment parce qu'ainsi on gênait la circulation aux passages à niveau. Permettez-moi encore une fois de vous donner un exemple. Je vais utiliser le même passage à niveau. Tout l'équipage est à l'avant du train de 120 wagons. À l'arrêt, les 10 ou 20 derniers wagons arrivent dans le passage à niveau, et donc il faut séparer les wagons. On arrête donc, et il y a deux possibilités. Le serre-frein peut se rendre à l'arrière après avoir traversé 120 ou 100 wagons. Le train reculera, et il séparera les wagons du train de l'autre côté du passage à niveau. Ensuite le train doit avancer.

On peut maintenant traverser le passage à niveau. Lorsque le train est prêt à repartir, il faut le réassembler; ensuite il faut attendre que le serre-frein remonte les 100 wagons jusqu'à la locomotive. Il faut encore donc 15 ou 20 minutes et pendant ce temps le passage à niveau est fermé. C'est complètement stupide sur le plan de l'efficacité des trains et c'est tout à fait ridicule de retarder ainsi les gens. Et ces idiots de la Commission des transports l'ont voulu ainsi, en dépit du fait que les municipalités à travers tout le pays ont vivement protesté contre l'élimination des wagons de queue, pour cette raison-là, entre autres.

[Text]

[Translation]

• 1055

I just could not resist throwing that in, Mr. Chairman. It is the dumbest thing I ever saw.

**The Chairman:** Are you going to ask a question about the bill, or are we going to refight the CTC? This would be nice place to close off, because members want to—

**Mr. Benjamin:** Yes, Mr. Belsher knows as well as I, or better, that we have not heard the end of this. May I ask—

**The Chairman:** Just a minute. You did not want to comment on that observation of Mr. Benjamin's did you, Mr. Churcher?

**Mr. Churcher:** Just two points I think are worth making, Mr. Chairman. One is about crossing barriers. The reason they are only half is to stop getting people trapped in between them when they come down. You could have the situation where the car would be actually trapped on the track and not being able to get out.

**Mr. Benjamin:** That is another reason why they should be 200 feet or 300 feet in front.

**Mr. Churcher:** That is a possibility. The other point is that I think you are raising a good point, which is why we wish to change the focus in the railway safety bill so we can achieve better inspection for compliance to make sure that the sorts of things you raise are inspected quickly by the railway safety inspectors and will be eliminated.

**Mr. Benjamin:** I want to ask you this: if there is a real or perceived problem with drug and alcohol abuse on the railroads, why does the bill not include some mention, or provision for preventative and non-punitive approaches to the problem? For example, there is no mention in the bill of such things as employee assistance programs. It will take some steps by government to make these employee assistance programs brought into place and more effective than they are at the moment.

Surely preventive medicine is better than the curative, and that is part of the preventive medicine treatment in safety. Frankly, there are a lot of miles to go on this one, both the employees and the railway management, and it is going to require some pushing. I think some funding would be proper from government.

**Mr. Thacker:** Mr. Chairman, I cannot agree more that it is a problem, but it is not only in the railways. It is a problem throughout the entire industry, and within the government National Health and Welfare are really trying to come up with a major national drug strategy. That is why we are being reticent about getting into the broader scope that the task force recommended, for example, with five or six alternatives they have given.

Monsieur le président, je ne pouvais pas laisser passer une occasion de le rappeler. C'est la décision la plus stupide que j'ai jamais vue.

**Le président:** Avez-vous l'intention de poser une question concernant le projet de loi, ou repartez-vous en croisade contre la Commission des transports? Le moment serait bien choisi pour ajourner la séance, car certains membres. . .

**M. Benjamin:** Oui, M. Belsher sait aussi bien que moi, ou peut-être mieux, que l'affaire est loin d'être close. Puis-je demander. . .

**Le président:** Un instant. Monsieur Churcher, désiriez-vous répondre à cette observation de M. Benjamin?

**M. Churcher:** Monsieur le président, il y a deux choses qu'il vaut la peine de mentionner. La première concerne les barrières aux passages à niveau. Elles ne vont que jusqu'au milieu de la chaussée pour empêcher que les gens se retrouvent prisonniers entre les barrières. Une voiture pourrait rester prise entre les deux barrières, sur la voie, sans avoir d'issue.

**M. Benjamin:** Voilà une raison de plus pour placer les barrières à 200 ou à 300 pieds de la voie.

**M. Churcher:** C'est une possibilité. Deuxièmement, je voulais dire que la question que vous soulevez est tout à fait valable, et c'est la raison pour laquelle nous voulons modifier la Loi sur la sécurité ferroviaire pour permettre une intervention rapide des inspecteurs de la sécurité et ainsi faire respecter les règlements et éliminer ce genre d'incidents.

**M. Benjamin:** Je voudrais vous poser une question. Si l'abus de drogue et d'alcool pose véritablement un problème dans les chemins de fer, ou est perçu comme tel, pourquoi n'est-il pas question dans le projet de loi de mesures de prévention non punitives? Par exemple, on n'y fait aucune mention de programmes d'assistance aux employés. Il faudra que le gouvernement intervienne pour que ces programmes soient mis en place et s'avèrent à l'avenir plus efficace.

Car enfin, prévenir vaut mieux que guérir, et c'est là la base même de la sécurité. Franchement, il y a encore bien du chemin à faire sur ce terrain, tant du côté des employés que de l'administration, et il va falloir les pousser. Il serait opportun, à mon avis, que le gouvernement y apporte son financement.

**M. Thacker:** Monsieur le président, il est certain que c'est un problème, mais il ne se pose pas seulement dans les chemins de fer. Il est généralisé dans tout le secteur industriel, et le gouvernement essaie, par le truchement du ministère de la Santé nationale et du Bien-être social, de mettre sur pied une grande stratégie nationale de lutte contre les drogues. C'est la raison pour laquelle nous avons du mal à accepter les cinq ou six solutions possibles que nous recommandait le groupe de travail, par exemple.

[Texte]

The Minister has identified two drugs he is prepared to subject to arbitrary testing after an accident, or if there is reasonable cause only. But the other part we want to leave to National Health and Welfare to be part of a more general strategy. But in terms of getting into employee assistance plans, that really should be done by the industry. If we get into funding, using federal money just for the railway industry, then good grief, there is the manufacturing, the agricultural and all sorts of other industries, so where would it lead? It had better be done properly as sort of a national strategy under Jake Epp and National Health and Welfare. That is the feeling at the moment.

**Mr. Clifford:** Could I just get a clarification? Where did you say in the new bill there was the power to work on the concerns Mr. Benjamin and Mr. Belsher had with regard to crossings? Did you say the beefed-up inspection services, specifically is that where you feel the...?

**Mr. Churcher:** Yes.

**Mr. Benjamin:** But you cannot have an inspector or policeman at every crossing every time a train goes over it, a protected crossing.

**Mr. Churcher:** No, but I think it is possible to increase the amount of inspections to follow up complaints and carry these out to the railways to a far greater degree than is being carried out at the moment. This will be done as part of the work of the railway safety inspectors which is covered under Part IV of the legislation.

**The Chairman:** Fine, colleagues. Thank you very much. It is a good point at which to cut it off. We in this committee thank you for your co-operation, and the committee stands adjourned until 9.30 a.m. on Thursday, when it will be railway day. We are not meeting this afternoon.

[Traduction]

Il y a deux drogues pour lesquelles le ministre est disposé à autoriser des tests, même sans le consentement de l'intéressé, en cas d'accident ou s'il y a des motifs raisonnables. Mais pour le reste, nous nous en remettons au ministère de la Santé nationale et du Bien-être social, dans le cadre de sa stratégie générale. En ce qui concerne les programmes d'assistance aux employés, cela relève de la responsabilité des entreprises. Si le fédéral finance des programmes pour le secteur ferroviaire, alors nous n'en finirons plus, il faudra le faire pour l'industrie, l'agriculture, et tous les autres. Où cela nous mènerait-il? Il est préférable que toutes ces questions soient traitées dans le cadre d'une grande stratégie nationale sous la direction de Jake Epp et du ministère de la Santé nationale et du Bien-être social. C'est ainsi que nous voyons les choses actuellement.

**M. Clifford:** Pourrais-je avoir un éclaircissement? Où dites-vous que le projet de loi répond aux questions soulevées par MM. Benjamin et Belsher à propos des passages à niveau? Avez-vous parlé de l'amélioration des services d'inspection, est-ce là que selon vous...?

**M. Churcher:** Oui.

**M. Benjamin:** Mais on ne peut pas placer un inspecteur ou un policier à chaque passage à niveau protégé, chaque fois qu'un train passe.

**M. Churcher:** Non, mais je pense qu'il est possible d'augmenter le nombre d'inspections à la suite de plaintes et de donner suite à celles-ci auprès des chemins de fer, dans une plus large mesure qu'on ne l'a fait jusqu'ici. Cela fera partie des responsabilités des inspecteurs de la sécurité ferroviaire sur lesquels porte la partie IV de la loi.

**Le président:** Je vous remercie, chers collègues. Le moment me semble bien choisi pour mettre fin à la discussion. Messieurs, nous vous remercions de votre collaboration. La séance est levée jusqu'à jeudi à 9h30. Ce sera alors la journée des chemins de fer. Nous n'avons pas de réunion prévue pour cet après-midi.











*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

WITNESS

*From the Department of Transport:*

Colin Churcher, Director General, Railway Safety.

TÉMOIN

*Du ministère des Transports:*

Colin Churcher, directeur général, Sécurité ferroviaire.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 50

Thursday, February 25, 1988

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 50

Le jeudi 25 février 1988

Président: Patrick Nowlan

---

*Minutes of Proceedings and Evidence of the  
Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages du Comité  
permanent des*

## Transport

## Transports

---

**RESPECTING:**

Bill C-105, An Act to ensure the safe operation of  
railways and to amend certain other Acts in  
consequence thereof

**CONCERNANT:**

Projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité  
de l'exploitation des chemins de fer et modifiant  
certaines lois en conséquence

---

**WITNESSES:**

(See back cover)

**TÉMOINS:**

(Voir à l'endos)



---

Second Session of the Thirty-third Parliament,  
1986-87-88

Deuxième session de la trente-troisième législature,  
1986-1987-1988

---

## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl L. Gray

### Members

Iain Angus  
Ross Belsher  
Les Benjamin  
Terry Clifford  
Dennis H. Cochrane  
Joe Reid  
Fernand Robichaud  
Gordon Taylor  
Brian Tobin—(11)

(Quorum 6)

Ellen Savage

*Clerk of the Committee*

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl L. Gray

### Membres

Iain Angus  
Ross Belsher  
Les Benjamin  
Terry Clifford  
Dennis H. Cochrane  
Joe Reid  
Fernand Robichaud  
Gordon Taylor  
Brian Tobin—(11)

(Quorum 6)

*Le greffier du Comité*

Ellen Savage

## ORDERS OF REFERENCE

## ORDRES DE RENVOI

*Extract from the Votes and Proceedings of the House of Commons:*

"The following papers having been deposited with the Clerk of the House were laid upon the Table pursuant to Standing Order 67(1), namely:

03/02/88

By Mr. Crosbie (St. John's West), a Member of the Queen's Privy Council,—Report of the Northern Pipeline Agency, together with the Auditor General's Report, for the fiscal year ended March 31, 1987, pursuant to section 13 of the Northern Pipeline Act, Chapter 20, Statutes of Canada, 1977-78. (English and French)—Sessional Paper No. 332-1/43A. (*Pursuant to Standing Order 67(4) permanently referred to the Standing Committee on Transport*).

23/02/88

By Mr. Crosbie (St. John's West), a Member of the Queen's Privy Council,—Summaries of the Corporate Plan of the Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. for 1988-92, and of the Operating and Capital Budgets for 1988, pursuant to subsection 132(4) of the Financial Administration Act, Chapter 31, Statutes of Canada, 1984. (English and French)—Sessional Paper No. 332-1/843A. (*Pursuant to Standing Order 67(4) permanently referred to the Standing Committee on Transport*).

24/02/88

By Mr. Crosbie (St. John's West), a Member of the Queen's Privy Council,—Summaries of the Corporate Plan for the Pacific Pilotage Authority for 1988-1992, together with the Operating and Capital Budgets for 1988, pursuant to subsection 132(4) of the Financial Administration Act, Chapter 31, Statutes of Canada, 1984. (English and French)—Sessional Paper No. 332-1/842B. (*Pursuant to Standing Order 67(4) permanently referred to the Standing Committee on Transport*).

By Mr. Crosbie (St. John's West),—Summaries of the Corporate Plan for the Pacific Pilotage Authority for 1988-1992, and of the Capital and Operating Budgets for 1988, pursuant to subsection 132(4) of the Financial Administration Act, Chapter 31, Statutes of Canada, 1984. (English and French)—Sessional Paper No. 332-1/845A. (*Pursuant to Standing Order 67(4), permanently referred to the Standing Committee on Transport*)."

ATTEST

*Extrait des Procès-verbaux de la Chambre des communes:*

«Les documents suivants, remis au Greffier de la Chambre, sont déposés sur le Bureau de Chambre, conformément à l'article 67(1) du Règlement, savoir:

03/02/88

Par M. Crosbie (Saint-Jean-Ouest), membre du Conseil privé de la Reine,—Rapport de l'Administration du pipeline du Nord, ainsi que le rapport du Vérificateur général y afférent, pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1987, conformément à l'article 13 de la Loi sur le pipeline du Nord, chapitre 20, Statuts du Canada, 1977-1978. (Textes français et anglais)—Document parlementaire n° 332-1/43A. (*Renvoyé en permanence au Comité permanent des transports conformément à l'article 67(4) du Règlement*).

23/02/88

Par M. Crosbie (Saint-Jean-Ouest), membre du Conseil privé de la Reine,—Sommaires du plan d'entreprise de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, Ltée de 1988-1992, ainsi que des budgets d'exploitation et d'immobilisations pour 1988, conformément à l'article 132(4) de la Loi sur l'administration financière, chapitre 31, Statuts du Canada, 1984. (Textes français et anglais)—Document parlementaire n° 332-1/843A. (*Renvoyé en permanence au Comité permanent des transports conformément à l'article 67(4) du Règlement*).

24/02/88

Par M. Crosbie (Saint-Jean-Ouest), membre du Conseil privé de la Reine,—Résumés du plan directeur de l'Administration du pilotage de l'Atlantique de 1988 à 1992, ainsi que des budgets d'immobilisations et de fonctionnement pour 1988, conformément à l'article 132(4) de la Loi sur l'administration financière, chapitre 31, Statuts du Canada, 1984. (Textes français et anglais).—Document parlementaire no 332-1/842B. (*Renvoyé en permanence au Comité permanent des transports conformément à l'article 67(4) du Règlement*).

Par M. Crosbie (Saint-Jean-Ouest),—Résumés du plan d'entreprise de l'Administration de pilotage du Pacifique de 1988 à 1992, ainsi que des budgets d'immobilisations et de fonctionnement pour 1988, conformément à l'article 132(4) de la Loi sur l'administration financière, chapitre 31, Statuts du Canada, 1984. (Textes français et anglais).—Document parlementaire n° 332-1/845A. (*Renvoyé en permanence au Comité permanent des transports conformément à l'article 67(4) du Règlement*).»

ATTESTÉ

*Extract from the Votes and Proceedings of the House of Commons of Wednesday, February 10, 1988:*

The House resumed debate on the motion of Mr. Crosbie (St. John's West), seconded by Mr. Lewis,—That Bill C-105, An Act to ensure the safe operation of railways and to amend certain other Acts in consequence thereof, be now read a second time and referred to the Standing Committee on Transport.

After further debate, the question being put on the motion, it was agreed to.

Accordingly, the Bill was read the second time and referred to the Standing Committee on Transport.

ATTEST

*Extract from the Votes and Proceedings of the House of Commons of Tuesday, February 23, 1988:*

Pursuant to Standing Orders 82(15) and 83, on motion of Mr. Mazankowski, seconded by Mr. Wilson (Etobicoke Centre), it was ordered,—That the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1989, laid upon the Table earlier this day, be referred to the several Standing Committees of the House as follows:

*To the Standing Committee on Transport*

Transport Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 45, L50, 55, 60, 65, 70, 75, 80 and 85

ATTEST

ROBERT MARLEAU

*Clerk of the House of Commons*

*Extrait des Procès-verbaux de la Chambre des communes du mercredi 10 février 1988:*

La Chambre reprend le débat sur la motion de M. Crosbie (Saint-Jean-Ouest), appuyé par M. Lewis,—Que le projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence, soit maintenant lu une deuxième fois et déferé au Comité permanent des transports.

Après plus ample débat, cette motion, mise aux voix, est agréée.

En conséquence, ce projet de loi est lu une deuxième fois et déferé au Comité permanent des transports.

ATTESTÉ

*Extrait des Procès-verbaux de la Chambre des communes du mardi 23 février 1988:*

Conformément à l'article 82(15) et à l'article 83 du Règlement, sur motion de M. Mazankowski, appuyé par M. Wilson (Etobicoke-Centre), il est ordonné,—Que le Budget des dépenses principal pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 1989, déposé sur le Bureau plus tôt aujourd'hui, soit déferé aux divers Comités permanents de la Chambre, ainsi qu'il suit:

*Au Comité permanent des transports*

Transports, crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 45, L50, 55, 60, 65, 70, 75, 80 et 85

ATTESTÉ

*Le Greffier de la Chambre des communes*

ROBERT MARLEAU

## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, FEBRUARY 25, 1988  
(85)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:31 o'clock a.m., in Room 253-D, Centre Block, this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Fernand Robichaud, Joe Reid, Gordon Taylor, Brian Tobin.

*Other Member present:* Blaine A. Thacker, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

*In attendance:* John Christopher, Research Officer, Library of Parliament. David Cuthbertson, Consultant to the Committee.

*Witnesses:* From Canadian National: Doug L. Fletcher, Senior Vice-President, Operations. From CP Rail: John P. Kelsall, Vice-President, Operations and Maintenance System.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, February 10, 1988 relating to Bill C-105, An Act to ensure the safe operation of railways and to amend certain other Acts in consequence thereof (*See Minutes of Proceedings dated Tuesday, February 23, 1988, Issue 49*).

Doug Fletcher made an opening statement and answered questions.

At 9:50 o'clock a.m., the Vice-Chairman took the Chair.

John Kelsall made an opening statement and answered questions.

At 12:02 o'clock p.m., the sitting adjourned until later that day.

## AFTERNOON SITTING

(86)

The Standing Committee on Transport met at 3:30 o'clock p.m., in Room 253-D, Centre Block, this day, the Vice-Chairman, Darryl L. Gray, presiding.

*Members of the Committee present:* Darryl L. Gray, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

*Acting Members present:* Robert E.J. Layton for Joe Reid; John Parry for Les Benjamin.

*Other Member present:* Blaine A. Thacker, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

*In attendance:* John Christopher, Research Officer, Library of Parliament. David Cuthbertson, Consultant to the Committee.

*Witnesses:* From Algoma Central Railway: Stan Black, Vice-President, Rail. From VIA Rail: R. Guiney, Vice-President and Chief of Transportation.

## PROCÈS-VERBAUX

LE JEUDI 25 FÉVRIER 1988  
(85)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 31, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

*Membres du Comité présents:* Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Fernand Robichaud, Joe Reid, Gordon Taylor, Brian Tobin.

*Autre député présent:* Blaine A. Thacker, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

*Aussi présents:* John Christopher, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement. David Cuthbertson, conseiller du Comité.

*Témoins:* Du Canadien national: Doug L. Fletcher, premier vice-président, Exploitation. De CP Rail: John P. Kelsall, vice-président, Exploitation et entretien.

Le Comité examine de nouveau son ordre de renvoi du mercredi 10 février 1988 relatif au projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence (*voir Procès-verbaux du mardi 23 février 1988, fascicule n° 49*).

Doug Fletcher fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

À 9 h 50, le vice-président préside la réunion.

John Kelsall fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

À 12 h 02, le Comité interrompt les travaux pour les reprendre plus tard dans la journée.

## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(86)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 30, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Darryl L. Gray, (*vice-président*).

*Membres du Comité présents:* Darryl L. Gray, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

*Membres suppléants présents:* Robert E.J. Layton remplace Joe Reid; John Parry remplace Les Benjamin.

*Autre député présent:* Blaine A. Thacker, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

*Aussi présents:* John Christopher, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement. David Cuthbertson, conseiller du Comité.

*Témoins:* De l'Algoma Central Railway: Stan Black, vice-président, Rail. De VIA Rail: R. Guiney, vice-président et chef des Transports.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, February 10, 1988 relating to Bill C-105, An Act to ensure the safe operation of railways and to amend certain other Acts in consequence thereof (*See Minutes of Proceedings dated Tuesday, February 23, 1988, Issue 49*).

Stan Black made an opening statement and answered questions.

R. Guiney made an opening statement and answered questions.

At 4:21 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage  
*Clerk of the Committee*

Le Comité examine de nouveau son ordre de renvoi du mercredi 10 février 1988 relatif au projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence (*voir Procès-verbaux du mardi 23 février 1988, fascicule n° 49*).

Stan Black fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

R. Guiney fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

À 16 h 21, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*  
Ellen Savage

## EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Thursday, February 25, 1988

• 0932

**The Chairman:** Colleagues, we have a quorum for hearing evidence. We have two briefs and it is 9.30 a.m. We try to run our meetings on time, so I would like to continue our study of Bill C-105, the Railway Safety Act.

I would like to welcome to the witness table this morning officials from CN with Mr. Fletcher. I think I know the two other people, but perhaps you could introduce those who are with you at the table, Mr. Fletcher.

After the CN presentation, in which I understand you have a brief and some suggested amendments to the bill, I know we have Canadian Pacific and we will deal with that. We have this room until. . . I do not know when. Members know there is another legislative committee on transportation at 11 a.m., but since we are dealing with the bill we do not have to be pre-empted. Certainly we can aim for 11 a.m. and see just what the problems are. If not, we shall stay until 1 p.m. I would hope we could conclude this without even hearing much. Perhaps it is a little anticipatory, but we are hearing from both CN and CP this morning. If we finish by 1 p.m., fine. If not, we are coming back at 3.30 p.m.

I would think even the officials would like to. . . There are a lot of people here, though I guess someone is still running the railway. I imagine you would like to get back and run the railway, so hopefully we could conclude this morning, assuming we go to 1 p.m. With no further ado, I recognize Gordon Taylor.

**Mr. Taylor:** Mr. Chairman, could I be excused at 10.50 a.m.? I happen to be chairman of a legislative committee that is meeting at 11 a.m.

**The Chairman:** We may run into problems at 11 a.m., so let us not. . . Yes, you are going to be excused and I have to tell you something else. I have to be excused very soon myself because of a commitment I have to catch a plane, unfortunately not a train. Mr. Gray, the Vice-Chairman, will be taking over the committee, but Mr. Taylor, once we have a quorum I do not think any chairperson or any member is going to call a quorum and we can continue to get the evidence on the record.

Mr. Fletcher, welcome again, and would you introduce the two persons with you?

**Mr. D.L. Fletcher (Senior Vice-President, Operations, Canadian National):** Thank you, Mr. Chairman, and good morning, committee members. My name is Doug Fletcher

## TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le jeudi 25 février 1988

**Le président:** Chers collègues, nous avons le quorum. Nous devons entendre deux exposés, et il est 9h30. Comme nous essayons d'être ponctuels, j'aimerais que nous reprenions notre étude du projet de loi C-105, Loi sur la sécurité ferroviaire.

Je souhaite la bienvenue ce matin aux représentants du CN, ainsi qu'à M. Fletcher. Je pense connaître les deux autres témoins, mais vous pourriez peut-être nous les présenter, monsieur Fletcher.

Après la comparution du CN, qui a un mémoire à nous présenter et quelques amendements à nous soumettre, nous devons accueillir le Canadien Pacifique. Nous avons la salle jusqu'à. . . J'ignore jusqu'à quand. Les membres savent qu'un autre comité législatif sur les transports se réunit à 11 heures, mais rien ne nous empêche de continuer, étant donné que nous étudions ce projet de loi. Continuons jusqu'à 11 heures, et nous verrons si nous avons terminé. Autrement, nous resterons jusqu'à 13 heures. J'espère que nous pourrions conclure dans les délais prévus. Je vais peut-être un peu trop vite, mais nous entendons le CN et le CP ce matin. Si nous terminons à 13 heures, fort bien. Autrement, nous reviendrons à 15h30.

Il y a beaucoup de représentants des sociétés de chemins de fer ce matin, mais je suppose qu'il reste quand même quelqu'un là-bas pour diriger les choses. J'imagine que vous aimeriez retourner à votre poste dès que possible; espérons donc que nous terminerons ce matin, en supposant que nous allions jusqu'à 13 heures. Sans plus tarder, je donne la parole à Gordon Taylor.

**M. Taylor:** Monsieur le président, pourrais-je disposer à 10h50? Il se trouve que je préside un comité législatif qui se réunit à 11 heures.

**Le président:** Il se peut que nous ayons des difficultés à 11 heures; n'allons donc pas. . . Oui, vous pourrez disposer, et je vous avoue d'ailleurs que je devrai vous quitter très bientôt moi-même, étant donné que je dois prendre l'avion, malheureusement pas le train. M. Gray, le vice-président, assumera la présidence, mais monsieur Taylor, du moment que nous avons le quorum ici, les autres comités ne pourront se réunir, faute de quorum.

Monsieur Fletcher, je vous souhaite à nouveau la bienvenue, et je vous demanderais de présenter les deux personnes qui vous accompagnent.

**M. D.L. Fletcher (premier vice-président, Exploitation, Chemins de fer nationaux du Canada):** Merci, monsieur le président, et bonjour mesdames et messieurs les membres

*[Text]*

and I am senior vice-president of operations for CN. Attending with me this morning are José Luciani, an attorney in CN's law department, and Jim Speirs, system manager for regulatory and governmental affairs in the operations division.

I want to thank you for the opportunity to comment on Bill C-105, the proposed new Railway Safety Act. In view of the constraints on the committee's time and in order to provide as much opportunity as possible for any questions you may wish to ask, I would like to begin by reading a fairly brief opening statement. In addition, we have prepared and will leave with you today a more detailed analysis of those sections of the bill which we believe could be modified or amplified to further strengthen the bill.

## • 0935

We at Canadian National want to applaud the initiative of the government in bringing forth this bill to modernize and streamline the regulation of safety in the railway industry. We would also indicate our endorsement for the consultative approach adopted by Transport Canada in setting up a steering committee to examine the issues, objectives, and implementation procedures of the bill. There is no doubt that the steering committee meetings contributed significantly to a reasonably well-balanced bill. CN wishes to acknowledge its appreciation for the opportunity to have been part of that consultative process.

In this bill we see many positive features, and others which with a little modification and amplification will serve the government's objective to streamline the process of regulation while at the same time retaining control over and improving all aspects of rail safety.

One of the more positive aspects of the bill is that within the framework of the regulatory process railways will be able to make rules as the need arises and those rules can be separate from regulations. Moreover, where a regulation does exist, that regulation may incorporate by reference a standard or procedure that may be amended as needed without having to amend the parent regulation itself. These features will promote a more expeditious updating of rules governing advances in technology and operating procedures.

In the past, the inability to implement timely changes has imposed great financial penalties on the railways, as witnessed by the fact that it took many years to obtain rule changes on such issues as the air-flow method of qualifying train brakes, and relief from tail-end flagging in signalled territory.

*[Translation]*

du Comité. Je me présente: Douglas Fletcher, premier vice-président, Exploitation, Chemins de fer nationaux du Canada. Je suis accompagné de M<sup>me</sup> José Luciani, avocate aux Affaires juridiques, et de M. Jim Speirs, directeur pour le réseau de la Réglementation et des Affaires gouvernementales.

Je vous remercie de l'occasion qui nous est donnée de vous présenter nos observations sur le projet de loi C-105, la nouvelle Loi sur la sécurité ferroviaire. Pour éviter d'abuser du temps des membres du Comité et pour donner à tous l'occasion de poser leurs questions, j'aborderai sans tarder la lecture de notre déclaration préliminaire. Nous avons également consigné dans un document qui vous sera distribué une analyse détaillée des articles du projet de loi qui mériteraient, selon nous, d'être modifiés ou élargis en vue d'affermir le projet de loi.

Au Canadien national, nous sommes enchantés de l'initiative prise par le gouvernement, qui a voulu, par ce projet de loi, réviser la réglementation de la sécurité des transports ferroviaires et la simplifier. Nous voulons signifier aussi notre entière adhésion au principe de la consultation, au nom duquel Transports Canada a mis en place un comité directeur pour l'examen des problèmes que soulève la nouvelle loi, des buts qu'elle poursuit et des dispositions qui s'imposent pour sa mise en application. Il est manifeste que les travaux du comité directeur ont largement contribué à produire un texte dans l'ensemble équilibré, et le CN souhaite exprimer sa reconnaissance pour avoir eu part à cette consultation.

Dans ce projet de loi, nous voyons de nombreux bons points, et d'autres qui ne demandent qu'une légère modification et un certain élargissement pour permettre au gouvernement d'atteindre son but de simplification de la réglementation, tout en gardant le contrôle de tous les aspects de la sécurité des transports ferroviaires et en améliorant cette sécurité.

L'un des éléments les plus positifs du projet de loi est la possibilité donnée aux chemins de fer, à l'intérieur du cadre réglementaire, de se doter de leurs propres règles, qui peuvent être distinctes de la réglementation. Il y a aussi, dans le cas d'une réglementation renvoyant à une norme ou à une méthode, la possibilité de modifier cette norme ou cette méthode sans répercussions sur la réglementation. Voilà qui va permettre aux règles de suivre plus vite l'évolution de la technologie et des méthodes d'exploitation.

Le rôle de frein que la réglementation a joué sur l'évolution des chemins de fer leur a coûté cher. Il n'est que de voir le nombre d'années qu'il a fallu pour faire admettre dans les textes l'essai des freins à air par la méthode de la mesure du débit et la suppression de l'obligation de protéger par des signaux manuels à l'arrière des trains arrêtés sur les lignes dotées de la signalisation.

*[Texte]*

Another major positive feature is the ability the railways would have to proceed with the construction or alteration of track, bridges, and structures where that work is done within standards and where there are no outstanding objections on the grounds of safety. We also welcome the provisions that the Minister may make grants to projects which are likely to promote safe rail operations.

CN Rail has made enormous investments in safety-related projects, equipment, and features in the past. These include the installation of continuous welded rail, improvements in tank car design and construction, addition of safety appliances to locomotives, application of train radios, hot box detectors, and a host of other projects.

The quest for safer operations continues, with advanced train control systems holding the greatest promise. Canadian railways and the railway supply industry are encouraged by the bill's intent to provide grants which could be applied in this area.

Provision for regulations which control or prohibit the use of alcohol and drugs by rail employees in safety-sensitive positions will make a significant contribution to improving rail safety. Since May of 1986, CN Rail has been conducting pre-employment drug testing on those seeking employment in safety-related positions. During this time an alarming 13% have tested positive for drug use and were not hired. It is frightening to think that without such testing these people would be holding down jobs critical to safe rail operations.

CN is also testing those existing employees wanting to transfer into a safety-related position or from one safety-sensitive position to another. In this case, 17% have tested positive. It is interesting to note that in a 1987 survey conducted by Price Waterhouse for the task force on the control of drug and alcohol abuse in the railway industry, it was found that 47% of the railway employees responding to the survey supported mandatory alcohol and drug testing, and that if alcohol and drug use was discovered to be a problem, the support level for mandatory testing increased to 77%.

In addition to pre-employment testing, CN is urging legislative support for the post-accident testing, testing for reasonable cause, and testing at periodic regular medicals to ensure that those in safety-related occupations are free from drug and alcohol abuse. In those cases where tests indicate abuse, appropriate referral to our employee assistance program will be made.

*[Traduction]*

Un autre élément favorable important est que les chemins de fer pourront procéder librement à la construction ou à la modification de leurs installations, dans la mesure où ces travaux s'effectuent dans le cadre de normes où ils ne soulèvent pas d'objections sur le plan de la sécurité. Nous nous réjouissons en outre de la disposition par laquelle le ministre peut accorder des subventions pour les projets propres à apporter une amélioration de la sécurité de l'exploitation ferroviaire.

Le CN a investi jusqu'à aujourd'hui des sommes énormes dans des opérations, du matériel et des dispositifs dont le but était la sécurité, que ce soit la pose de nos rails soudés, les améliorations apportées à la conception et à la construction des wagons-citernes, l'équipement des locomotives en dispositifs de veille automatique, l'installation de la radio dans les trains ou celle de détecteurs de boîtes chaudes le long des lignes, pour ne citer que quelques exemples.

La recherche d'une sécurité plus grande se poursuit avec les systèmes de contrôle automatiques de la marche des trains, avec lesquels tous les espoirs sont permis. Pour les chemins de fer canadiens et les industries ferroviaires, ces subventions que le projet de loi leur laisse espérer sont un encouragement à poursuivre dans cette voie.

L'intégration dans la réglementation d'une disposition prévoyant la surveillance ou l'interdiction de la consommation d'alcool et de l'usage de stupéfiants chez le personnel des chemins de fer occupant des postes essentiels pour la sécurité va faire faire à celle-ci un net progrès. Depuis mai 1986, le CN pratique le dépistage de l'usage des stupéfiants chez les candidats à des postes de sécurité, et déjà, les résultats sont inquiétants, puisque la proportion de candidats écartés pour ce motif atteint 13 p. 100. Rétrospectivement, on a le frisson en pensant que sans ce dépistage, ces gens occuperaient aujourd'hui des postes dont dépend la sécurité de la marche des trains.

Le dépistage est également étendu aux personnes qui demandent leur mutation à un poste de sécurité ou d'un poste de sécurité à un autre. Là, on arrive à une proportion de 17 p. 100. Il est d'ailleurs intéressant de lire dans une enquête menée en 1987 par Price Waterhouse pour le compte du groupe d'étude sur la surveillance de la consommation d'alcool et de l'usage de stupéfiants dans les chemins de fer que 47 p. 100 des cheminots ayant répondu au sondage sont en faveur d'un dépistage systématique, et que dans le cas où l'usage de ces substances se révélerait préoccupant, le dépistage systématique rallie 77 p. 100 d'avis favorables.

Outre ce dépistage avant embauche, le CN voudrait pouvoir faire subir aux employés, avec l'appui du législateur, des examens à la suite d'un accident, lorsqu'il y a des motifs valables de le faire, et à l'occasion des visites médicales périodiques que passe le personnel de sécurité. Dans les cas de résultats positifs des examens, les intéressés seront dirigés vers notre programme d'aide au personnel.

[Text]

[Translation]

• 0940

I would now like to focus on several issues where we feel some modification or amplification would serve to further strengthen the bill. The issue that causes us the greatest concern is the sweeping powers the railway safety inspectors will have for entry, search and seizure and the authority to impose on-the-spot changes where in the opinion of the inspector there is a perceived threat to safety. In extreme cases the railway could be prevented from operating. Our concerns in this area are not unfounded.

For example, at one of our terminals in early 1987, a safety inspector saw what he thought were cracks in a certain type of coupler used on pressurized tank cars. He bad-ordered these cars for coupler change-out. The couplers in question had been used in the tank car fleet for many years without causing any difficulty, but although we disagreed with the bad-order decision we had to comply. Independent tests performed by CN, CP, the Association of American Railroads and a private tank car company each concluded that the alleged cracks were in reality casting marks, known as hot tears, present since the time of the manufacture and posing no threat to the safe operation of the couplers. It took several more months for this conclusion to be acknowledged by the regulator, during which time many dozens of couplers were unnecessarily changed out, resulting in disruption to customers' traffic flows, the loss of valuable car days out of service, significant switching costs, and needless change-out expense.

To prevent the recurrence of similar situations detrimental to the shipping public and the railways, it is suggested that, whenever an inspector judges that an order imposing on-the-spot changes should be issued, an expeditious review process be available to assess whether the action flowing from that judgment is warranted. Also, when an inspector seizes property and subjects it to tests, such tests should be conducted in the presence of personnel from the affected railway.

Where a railway must ask for ministerial approval for construction or alteration of tracks, bridges or structures, or where a railway is ordered to make rules or makes them on its own initiative, an assessment period of 60 days is provided within which the Minister is to make a decision. However, this assessment period can be extended indefinitely at any time within the initial 60 days, thus resulting in an open-ended assessment period. We are concerned that this could lead to the protracted periods for decision-making that we have experienced in the past.

For example, it took over seven years to gain acceptance of the air-flow method of qualifying train

J'aimerais maintenant aborder quelques articles qui, à notre avis, mériteraient d'être modifiés ou élargis pour permettre d'affermir la loi. Le sujet qui nous apparaît le plus préoccupant est celui de l'immense pouvoir accordé aux inspecteurs de la sécurité ferroviaire, qui ont accès à nos installations, peuvent effectuer des fouilles et des saisies, et ont le droit d'imposer l'exécution immédiate des changements s'ils jugent qu'il existe un risque pour la sécurité. Dans des cas extrêmes, ce jugement pourrait avoir pour conséquence de bloquer certaines opérations du chemin de fer. Nos craintes à ce sujet sont fondées sur l'expérience.

Ainsi, au début de 1987, un inspecteur repéra ce qu'il croyait être des fissures dans certains attelages équipant des wagons-citernes à des chargements sous pression. Il réformait les wagons avec ordre de changer les attelages. Les attelages en question, employés depuis des années sur de nombreux wagons-citernes, n'avaient jamais créé de problèmes, et, bien qu'étant en désaccord avec cette décision, nous l'avons respectée. Le CN, le CP, l'Association of American Railroads, ainsi qu'une entreprise propriétaire de wagons-citernes, ont, chacun de leur côté, effectué des essais sur les attelages. Ils ont tous démontré que ces fissures n'étaient en réalité que des marques de coulée, appelées criques à chaud, résultant de la fabrication et ne présentant aucun risque pour la sécurité pendant l'emploi des attelages. Comme l'agent chargé des questions de réglementation a mis plusieurs mois à accepter ces résultats, cela a entraîné des dépenses inutiles pour le changement de nombreux attelages, des perturbations dans le mouvement des trains, d'importantes pertes de production dues à la mise hors service des wagons-citernes, ainsi que des coûts élevés de manoeuvres.

Par conséquent, pour éviter la répétition de telles situations préjudiciables aux expéditeurs et aux chemins de fer, nous suggérons, dans tous les cas où un inspecteur juge qu'il doit imposer des changements exécutoires immédiatement, l'élaboration d'une méthode de révision permettant de vérifier la justesse de cette décision. De plus, en cas de saisie de biens pour fins d'essais, ces essais devraient être effectués en présence de personnel du chemin de fer dont on a saisi les biens.

Dans les cas où un chemin de fer doit obtenir l'approbation du ministère pour la construction ou la modification de voies, de ponts ou d'ouvrages d'art, ou lorsque le chemin de fer se voit ordonner d'établir des règles internes, ou s'il établit des règles de sa propre initiative, le ministre dispose d'un délai d'examen de 60 jours pour annoncer sa décision. Or, ce délai peut être prolongé indéfiniment sur décision prise pendant les 60 jours, ce qui abolit toute certitude quant à la période. Nous craignons que cette disposition n'entraîne l'ajournement répété des décisions, comme cela a été le cas dans le passé.

Par exemple, il a fallu attendre sept ans pour obtenir un agrément au sujet de la méthode dite du débit d'air

*[Texte]*

brakes and ten years to eliminate outdated rules requiring tail-end flagging in signalled territory. We strongly suggest that a finite period be set within which a decision must be made. Otherwise, this objective for streamlining the process of change might not be realized.

It is suggested that since ministerial emergency directives could have such sweeping impact upon shippers, traffic and railway operations, they be implemented only after an immediate and urgent discussion with senior railway management.

Further, the bill could be improved by defining what is meant by the term "rules". It would appear that the intent is to cover those general rules having broad application across the railway industry and not the myriad of bulletins and operating instructions issued on a day-to-day basis. We submit that a clear definition is warranted so that the railways are not hamstrung in their ability to issue day-to-day operating directives.

In the matter of railway security, it was our understanding that the Minister wished to have provisions to impose air terminal type of security upon railway passenger terminals. However, the provisions of the bill go much farther than originally intended. In addition to baggage and personal belongings, freight is included in the goods that are subject to security and search.

The bill also allows a security officer to gain access to and search unaccompanied goods, which by definition include freight. We are concerned that this provision could unnecessarily impede the movement of shippers' freight traffic relative to other modes of transportation. It is suggested that the provisions of security measures apply only to rail passenger terminals and the search and scrutiny of passengers and their belongings.

• 0945

Where the Minister considers that use by others of land adjoining railway lands poses a threat to railway safety, the Minister may prohibit such use. Is it reasonable however to oblige the railway to compensate the user of such adjoining lands for any losses incurred by such a prohibition? We believe the possibility of abuses suggests that this provision be removed from the bill. While the bill allows the railways to enter adjoining lands for specific purposes such as fire-fighting or erecting snow fences, it does not provide for access by emergency vehicles. We suggest that this important provision be included.

In reducing its grants for grade separations from a former high of 80% down to 50% of the capital cost of such works, a greater financial burden will have to be borne by the road authority and the railway. Since grade separations are constructed primarily to ease road traffic

*[Traduction]*

pour les essais de freins et dix ans pour supprimer l'obligation de signaux manuels de protection à l'arrière du train sur les lignes équipées en signalisation. Nous recommandons donc fortement de fixer un délai limite pour les prises de décisions, faute de quoi l'objectif de simplification dans la mise en place des changements risque de ne pas être atteint.

Les injonctions ministérielles pouvant avoir d'énormes conséquences sur les envois des expéditeurs et sur l'exploitation ferroviaire, nous suggérons qu'elles fassent dans les plus brefs délais, avant leur mise en oeuvre, l'objet de discussions avec les cadres supérieurs des chemins de fer.

De plus, il serait bon que le terme «règles» soit défini avec plus de précision. Il semblerait que l'intention première est de viser les règles de portée générale applicables à l'ensemble du secteur ferroviaire, et non les innombrables bulletins et instructions d'exploitation qui sont émis au jour le jour. Nous croyons que le projet devrait contenir une définition plus précise.

Dans le domaine de la sécurité des voyageurs, il nous était apparu que le ministre désirait imposer dans les gares des mesures identiques à celles qui existent pour le transport aérien. Toutefois, les dispositions du projet de loi dépassent largement l'intention première. En effet, en plus des bagages et des effets personnels, les marchandises se trouvent incluses dans les effets pouvant faire l'objet de fouilles pour des raisons de sécurité.

Le projet de loi permet également à un agent de sécurité d'avoir accès aux biens non accompagnés (et de les fouiller), qui, par définition, incluent les marchandises en général. Nous craignons que cette disposition ne retarde inutilement les transports de marchandises. Nous proposons par conséquent de limiter cette mesure de sécurité aux gares de voyageurs et les fouilles aux voyageurs et à leurs biens personnels.

Le ministre peut interdire l'exploitation par des tiers de terres adjacentes aux terrains appartenant à un chemin de fer lorsqu'il estime qu'elle pose un risque pour la sécurité ferroviaire. Est-il raisonnable, cependant, d'obliger le chemin de fer à dédommager la tierce partie des pertes subies dans un tel cas? Pour éviter toute possibilité d'abus, nous croyons que cette disposition devrait être éliminée. Bien que le projet de loi permette aux chemins de fer de pénétrer dans les terres adjacentes à des fins précises, comme la lutte contre les incendies ou l'érection de barrières, il ne permet pas l'accès par des véhicules en cas d'urgence. Nous proposons que cette importante disposition soit incluse.

La réduction des subventions accordées pour la construction de sauts-de-mouton, qui passe de 80 p. 100 à 50 p. 100 des coûts en capital, entrainera un fardeau plus lourd pour l'administration routière et les chemins de fer. Comme les sauts-de-mouton sont principalement destinés

*[Text]*

flows and railway costs must inevitably be passed on to shippers, CN Rail submits that the contribution expected from the railways and thus their shippers should be capped at the amounts payable under the provisions of the previous formula.

We are also gravely concerned that the provisions of the bill could render the employee statements following an incident subject to public scrutiny. These statements are obtained through investigations conducted by railway officers for the purpose of obtaining facts surrounding an incident in order to prevent recurrence, assist in education, and assess discipline where warranted. Removing the confidentiality provision previously accorded to such statements could affect the candour with which employees might otherwise respond, feeling threatened that voluntary statements could be used against them in subsequent litigation. This does not prevent a safety inspector from taking a statement directly from those same employees.

With respect to the Railway Safety Consultative Committee, we suggest that one member be appointed to represent private car owners who can contribute to rail safety, such as the tank car companies. This could be either an additional member on the committee or one of the two to four members appointed by the Minister. We feel that a designated alternate member to the committee should also be a voting member and not merely have observer status.

With regard to the proposed amendments to the Criminal Code, CN Rail feels that the widened range of employees proposed by reference to "or assists in the operation of" is uncertain as to meaning. CN Rail requests accordingly that the "assists" references be changed to specifically cover those employees contributing directly to rail safety. It was our earlier understanding that subsection 395(3) of the Criminal Code was to be amended to make it an offence to tamper with a railway safety appliance, signal, or facility used for the control of the movement of railway equipment. We strongly urge that such a provision be included in the bill.

In conclusion, let me reiterate our support for the objectives of Bill C-105 and our appreciation of the consultative approach which has gone into the process thus far. It is in continuation of that spirit of consultation towards achieving a shared goal that we have offered our suggestions here today, and we believe the end result will be a bill which can contribute effectively to rail safety in Canada. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Fletcher, for that very concise and succinct review of the bill. You have also tabled with the members the comments on the specific

*[Translation]*

à faciliter la circulation routière, et que toute augmentation des coûts pour les chemins de fer se répercute sur les expéditeurs, le CN propose que la participation aux coûts soit plafonnée pour les chemins de fer, et pour leurs expéditeurs, aux montants prévus dans l'ancienne méthode de calcul.

Le fait qu'en application des dispositions du projet de loi, les déclarations des employés pourraient être soumises à un examen public nous inquiète grandement. Recueillies lors d'enquêtes menées par les représentants des chemins de fer, ces déclarations permettent de faire la lumière sur les faits entourant un accident afin d'éviter que ce dernier ne se reproduise. Une meilleure compréhension des événements s'avère également fort utile à des fins d'éducation et, le cas échéant, d'imposition de mesures disciplinaires. Lever la confidentialité de telles déclarations pourrait avoir un effet négatif sur la franchise avec laquelle les employés répondent aux questions. L'employé pourra craindre que ses déclarations spontanées ne soient utilisées contre lui advenant un litige. Cet état de choses n'empêche pas qu'un inspecteur puisse recueillir également des déclarations de la part des mêmes membres du personnel.

Enfin, en ce qui concerne le Comité consultatif de la sécurité ferroviaire, le CN propose qu'un représentant de particuliers, propriétaires de wagons ayant un rôle à jouer dans la sécurité ferroviaire, une entreprise propriétaire de wagons-citernes par exemple, en fasse partie. Il pourrait être membre supplémentaire ou faire partie des deux ou quatre membres nommés par le ministre. Le CN estime également qu'un remplaçant devrait avoir le droit de vote, plutôt que d'avoir un statut de simple observateur.

Au chapitre des modifications au Code criminel, CN Rail estime qu'en utilisant les termes «ou aide à conduire», le projet de loi ne définit pas suffisamment les employés visés par ces dispositions. Le CN demande donc de modifier ce terme afin que les dispositions visent tous les employés participant directement à la sécurité ferroviaire. Nous croyions avoir compris que le paragraphe 395(3) du Code criminel devait être modifié de sorte que soit considérée comme une infraction toute altération ou modification de dispositifs de sécurité ferroviaire, de signaux ou d'installations devant servir au mouvement du matériel ferroviaire ou à la gestion de ce dernier. Nous recommandons fortement qu'une telle disposition soit intégrée au projet de loi.

En conclusion, j'aimerais réitérer notre adhésion aux objectifs du projet de loi C-105 et au principe de consultation qui a prévalu jusqu'à présent. C'est dans le but de collaborer à l'atteinte de ces objectifs que nous vous avons présenté aujourd'hui nos suggestions. Nous sommes convaincus que nous parviendrons à établir une loi pouvant contribuer grandement à l'amélioration de la sécurité ferroviaire au Canada. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Fletcher, de cet examen très concis et succinct du projet de loi. Vous avez également déposé auprès du Comité vos commentaires sur

## [Texte]

sections you mention. I initially thought they were draft changes to the bill, but your supplementary document is just sort of a repeat of what you said in your overview but specifically related to the sections?

**Mr. Fletcher:** Yes, sir. We thought there would be perhaps an opportunity for an elaboration of the points made in the opening comments through this process. We did not attempt to impose our judgment on the exact drafting of legislation. We are not the professionals in that area.

• 050

**The Chairman:** Well, around here we sometimes wonder who are, in view of some of the bills that are drafted and the way they are drafted these days. But I understand. Perhaps that can be covered in the questions from members. Mr. Robichaud.

**M. Robichaud:** Merci, monsieur le président. J'aimerais souhaiter la bienvenue à M. Fletcher. Vous n'êtes certainement pas un étranger à ce Comité et je vous remercie de prendre le temps de venir nous éclairer.

On page 6 of your presentation about railway safety inspectors you say the issue that causes you the greatest concern is the sweeping powers. Are you suggesting here the inspectors have too much power and it should be diminished? What you are suggesting later on is that there should be a review process. Is that what you are suggesting? But those sweeping powers, are they too much?

**Mr. Fletcher:** I do not think, sir, we are objecting to the powers. We are concerned about the fact that in rail safety it is almost impossible to describe every possible occurrence finitely, and inevitably that leads to judgments being applied by the inspectors on site. We would be concerned that the judgments made on site that could render our operation motionless be based on some solid basis and that we limit to the extent possible the possibility of error in that judgment. So while we are not suggesting a curtailment of the authority, and we accept the authority to do that, what we are asking for is a quick, immediate review process under which that judgment would come under scrutiny by a higher level in the ministry, but part of the railway management input.

I think the principle here is that we accept the inspection authority and right, but we are just a bit nervous about the degree to which judgment may influence the outcome. We would think in the democratic process we are all so used to there should be an opportunity for review before the impact becomes extremely severe. The bill presently does not provide for that, and we are simply asking that there be a recognition and a process for that quick review of an on-site order.

## [Traduction]

les articles précis que vous avez identifiés. Je pensais au départ qu'il s'agissait de propositions d'amendements au projet de loi, mais ce document ne fait que répéter vos propos en se rapportant de façon plus précise aux articles.

**M. Fletcher:** Oui, monsieur. Nous avons pensé ainsi expliciter nos observations liminaires. Nous n'avons pas cherché à imposer nos vues quant au libellé exact que devrait prendre la loi. Nous ne sommes pas experts en la matière.

**Le président:** Nous aussi, nous nous posons la même question, étant donné la façon dont les projets de loi sont rédigés de nos jours. Mais je vous comprends. Peut-être les députés pourront-ils y répondre. Monsieur Robichaud.

**Mr. Robichaud:** Thank you, Mr. Chairman. Welcome to Mr. Fletcher, who is certainly no stranger to this committee. Thank you for taking the time to explain to us your position.

À la page 6 de votre mémoire, vous dites que ce qui vous inquiète le plus, ce sont les immenses pouvoirs dévolus aux inspecteurs de la sécurité. Cela signifie-t-il que les inspecteurs ont trop de pouvoirs et qu'il faudrait les limiter? Vous dites ensuite qu'il devrait y avoir un examen de la décision prise par eux. Vous ai-je bien compris? Les immenses pouvoirs dont vous parlez devraient-ils être limités?

**M. Fletcher:** Monsieur Robichaud, ce ne sont pas les pouvoirs auxquels nous nous opposons. En matière de sécurité ferroviaire, il est presque impossible de décrire toutes les situations qui pourraient se produire, et c'est pourquoi les inspecteurs doivent poser des jugements sur-le-champ. Nous osons espérer que ces jugements émis sur-le-champ—jugements qui pourraient éventuellement faire cesser tous nos travaux—seront fondés sur des données bien solides et que, par conséquent, la possibilité d'erreurs de jugement de la part des inspecteurs sera limitée le plus possible. Vous voyez que nous ne voulons pas limiter leur autorité, que nous acceptons d'ailleurs, mais nous demandons qu'il soit possible d'examiner immédiatement le jugement qu'ils ont posé et que cet examen soit effectué par un haut fonctionnaire du ministère et par un cadre de la société ferroviaire concernée.

Nous acceptons de nous soumettre à l'autorité de l'inspecteur, mais nous nous demandons dans quelle mesure son jugement pourrait influencer sur les résultats pratiques que cela pourrait avoir pour nous. Comme nous sommes tous habitués à la démocratie, il me semble qu'il devrait être possible d'examiner la décision prise avant que les répercussions ne deviennent trop dramatiques pour nous. Or, ce n'est pas ce que prévoit le projet de loi sous sa forme actuelle, et nous demandons que l'on reconnaisse le droit de réexaminer rapidement les ordonnances émis sur-le-champ par les inspecteurs.

## [Text]

**Mr. Robichaud:** But to be effective a safety officer has to make judgment calls. That is the nature of the job, is it not? Of course they are based on experience and facts and all that.

Would this review process not put a certain pressure on the inspector? Rather than have to go to a review process, he might just say well, I am not sure; I am just going to let it go. Would that not work contrary to the intentions of the bill?

**Mr. Fletcher:** It would not be our intention to limit the inspector's flexibility. All we are suggesting is that if he is going to have these sweeping powers that can stop the operation and those powers are going to be exercised using a certain degree of personal experience and judgment, there should be a process by which that judgment is reviewed in a very expeditious manner. We would not want, and I do not think the government would want, to get into a situation where transport and commerce were halted for two weeks while we reviewed this particular issue.

What we would be asking for is that when the inspector deems it necessary to take action of that sweeping nature, there should be a provision for an immediate review of that decision—within hours—and the circumstances supporting it and surrounding it. We would expect that in the normal course of events these judgments would probably only be made in the absence of railway management.

• 0955

We would also expect that our own management would have stopped the operation if it were considered to be of that imminent danger nature, and if it is drawn to management's attention by the inspector that we have this situation then we would expect management to take action on its own.

What we are facing here is a situation where an inspector can walk in, observe something that he considers in his experience and judgment to be of an imminent danger nature, bring the operation to a halt, and leave it in a halted position until something perhaps of significance changed, like the coupler issue in the yard I spoke of earlier being corrected. We think that is okay, except that a process needs to be established under which there is a review of that on-site judgment, which is influenced by what he deems to be an emergent situation. We are not suggesting a limitation, just a second opinion.

**Mr. Robichaud:** Would you consider a second opinion from other inspectors to be a good process?

**Mr. Fletcher:** I would think that in the normal course of events that inspector's supervisor, or his immediate

## [Translation]

**M. Robichaud:** Mais pour être efficace, l'inspecteur de la sécurité doit poser des jugements, et cela relève de la nature même de ses fonctions. Sa décision est évidemment fondée sur son expérience et sur les données qu'il a sous les yeux.

L'examen n'aurait-il pas pour effet d'exercer une certaine pression sur l'inspecteur? Autrement dit, au lieu d'accepter que l'on remette en question son jugement, il pourrait tout simplement décider de s'en laver les mains et de ne rien faire. Est-ce que cela n'irait pas directement à l'encontre de l'objectif du projet de loi?

**M. Fletcher:** Nous n'avons aucunement l'intention de limiter la latitude de l'inspecteur. Mais nous disons que s'il doit avoir des pouvoirs tels qu'il peut faire cesser d'urgence nos services et que si ces pouvoirs dépendent de son expérience personnelle et de son propre jugement, il me semble qu'il devrait accepter de voir examiner les motifs qui l'ont amené à ces décisions dans les plus brefs délais. Nous ne voudrions pas—et le gouvernement non plus, j'en suis sûr—que le transport et le commerce puissent être laissés au point mort pendant quelques semaines, c'est-à-dire pendant que l'on réexamine une ordonnance de jugement.

Par conséquent, lorsqu'un inspecteur juge nécessaire d'appliquer ces immenses pouvoirs pour prendre des mesures draconiennes, on devrait pouvoir, dans les heures qui suivent, remettre en question sa décision et examiner les motifs qui l'ont amené à la prendre. On peut s'attendre d'ailleurs que, dans la normale des choses, ce ne soit qu'en l'absence de cadres ferroviaires qu'un inspecteur jugerait bon d'émettre une décision aussi draconienne.

On peut également s'attendre à ce que nos propres cadres aient stoppé le service s'ils avaient jugé le danger aussi imminent, et que si l'inspecteur avait jugé bon d'attirer l'attention de la direction sur l'imminence du danger, la direction aurait sans doute pris sur elle d'agir immédiatement.

Or, le projet de loi permet à un inspecteur de faire cesser toutes nos activités tout simplement parce qu'il a observé quelque chose qu'il juge constituer un danger imminent, et lui permet de maintenir nos opérations au point mort, tant qu'il n'y a pas eu correction de la situation, comme dans le cas des attelages de la gare de triage dont je vous ai donné plus tôt l'exemple. Dans ce cas-là, c'était entendu, sauf qu'il faut prévoir un examen de tout jugement émis sur-le-champ, parce que le jugement dépend de ce que l'inspecteur considère comme étant une situation d'urgence. Nous ne souhaitons pas limiter ses pouvoirs, mais tout simplement aller chercher une deuxième opinion.

**M. Robichaud:** Accepteriez-vous que ce soit d'autres inspecteurs qui donnent cette deuxième opinion?

**M. Fletcher:** Il me semble qu'en temps normal, on pourrait s'attendre à ce que le surveillant de l'inspecteur,

[Texte]

boss, plus railway management would sit down with the on-site management and the inspector and review the circumstances and that then a judgment would be made at that level and we would live with it.

**Mr. Robichaud:** You would accept that?

**Mr. Fletcher:** Oh yes. We have to accept it. We are not—

**Mr. Robichaud:** But you were saying that people from the company should be present.

**Mr. Fletcher:** We would like to have an opportunity to portray our side of the issue if there is one.

**Mr. Robichaud:** In that original consultation within hours?

**Mr. Fletcher:** Yes.

**Mr. Robichaud:** But you would accept if it were a supervisor and—

**Mr. Fletcher:** Oh, we would have no alternative and we would not even suggest that there be an alternative to the inspector and the regulator having the final say. All we are asking for is an audience, an opportunity to review a decision that is made in the environment of imminent danger, which can be influenced by judgment and experience.

**Mr. Robichaud:** You also mentioned briefly the grade separation and the contributions made by different levels of government. In French they call those the *sauts de moutons*. Do you say that with the reduction in the percentages there will probably be less grade separation being made by municipalities and different authorities because of that reduced contribution?

**Mr. Fletcher:** In the context of our comments, we did not comment on that aspect of it but that could be a natural conclusion. When a municipality is faced with sharing the balance of 50% with the railway, there is going to be some limitation put on the frequency with which they make those requests.

From our own perspective, we see grade separations as benefiting roadway traffic more than rail traffic. We think the historical sharing of costs in that concept was probably appropriate, and we are therefore nervous about the increased contributions that will be expected of us through the municipality resulting from the limitation of 50% of federal share. Quite naturally, those costs—whatever they are—will get passed on to our shippers, and they will have to be able to carry the brunt of those expenses or the traffic will drift to the roadway user that is being benefited by the expenditure. So we think there is a degree of unfairness in changing that distribution that has stood the test of time and has served us all reasonably well in the past.

[Traduction]

ou son patron immédiat, discute avec la direction de la société ferroviaire, avec les cadres du secteur concerné et avec l'inspecteur pour examiner les circonstances qui ont amené ce dernier à poser son jugement. Nous serions d'accord avec toute deuxième opinion qui serait émise à ce niveau-là de consultation.

**M. Robichaud:** Vous l'accepteriez?

**M. Fletcher:** Sans doute, nous n'avons pas le choix. Nous ne...

**M. Robichaud:** Mais vous exigeriez que des représentants de la société soient présents.

**M. Fletcher:** Oui, car nous voudrions avoir la possibilité de présenter notre version des événements, le cas échéant.

**M. Robichaud:** Et cette consultation se ferait dans les heures qui suivent?

**M. Fletcher:** Oui.

**M. Robichaud:** Mais vous accepteriez qu'un surveillant et...

**M. Fletcher:** Nous n'avons pas le choix. Il est évident que ce sont l'inspecteur et celui qui applique les règlements qui doivent avoir le dernier mot. Tout ce que nous voulons, c'est avoir la possibilité de présenter notre côté de la médaille et d'examiner les raisons qui ont amené l'inspecteur à juger, de par sa propre expérience, qu'il y avait un danger imminent.

**M. Robichaud:** Vous avez également mentionné brièvement les sauts-de-mouton, comme on dit en français, et les contributions des divers paliers de gouvernement. Pensez-vous que les municipalités et d'autres administrations pourraient décider de construire moins de sauts-de-mouton si les divers paliers réduisaient leur contribution?

**M. Fletcher:** Nous n'en avons pas parlé dans notre mémoire, mais je suppose que c'est ce que l'on pourrait conclure tout naturellement. Si une municipalité doit partager le reste des coûts de construction avec la société ferroviaire intéressée, il est évident qu'elle déposera moins souvent des demandes en ce sens.

Nous, nous jugeons que la construction de sauts-de-mouton profite plus au trafic routier qu'au trafic ferroviaire. Voilà pourquoi le partage traditionnel des coûts était sans doute le plus approprié, d'après nous, et pourquoi nous nous inquiétons de la perspective que les municipalités exigent que nous augmentions notre contribution en raison de ce plafonnement à 50 p. 100 de la part du gouvernement fédéral. Il est évident que ces coûts, s'ils sont augmentés, devront être renvoyés à nos expéditeurs, et que ces derniers devront les assumer, à défaut de quoi le trafic aujourd'hui ferroviaire se déplacera vers le transporteur routier, qui, lui, profitera de la construction de ces sauts-de-mouton. Nous jugeons donc injuste que l'on veuille changer cette répartition des dépenses, qui a pourtant donné de très bons résultats au fil du temps.

[Text]

**Mr. Benjamin:** Gentlemen, I have a few questions for you. The first one I want to go into is on page 5 of your statement, on alcohol and drug abuse. In your pre-employment drug testing, 13% tested positive for drug use and were not hired; in the other instance, 17% tested positive. Are those test results for drugs of all kinds? I believe if a person has been taking a lot of antihistamines, for example, it will show up on the test.

• 1000

**Mr. Fletcher:** Mr. Benjamin, we do the first test and if that test tests positive—and it is a broad spectrum test—then we resubmit the test material into a much more detailed test, which can identify the substance and can apportion amounts. We make our judgment on the second test. The first test is an alarm bell. The second test is the judgment test.

**Mr. Benjamin:** The second test defines the specific drug.

**Mr. Fletcher:** The second test defines the specific drug, and in many cases the quantities and even some relativity to time.

**Mr. Benjamin:** What was the ratio on second tests—the percentage of the number of bad drugs that were found or the number of so-called good drugs?

**Mr. Fletcher:** There is almost 100% correlation. There is almost no error. Out of the 1,400-odd tests that have been made, I do not believe there was a second test that did not support the first one.

**Mr. Benjamin:** How is that again?

**Mr. Fletcher:** We have made 1,400-odd tests in total, and the first test has been accurate in every case I think. I am not aware of any case where the second test contradicted the results of the first test.

**Mr. Benjamin:** I thought the second test would define the kind of drug that was used.

**Mr. Fletcher:** Yes. The second test has proved that the drug was present and in all cases that it was an abusive drug, not just—

**Mr. Benjamin:** Are you trying to tell me that all of these tests showed that they were all on cocaine, heroin—

**Mr. Fletcher:** One of the illegal substances, not a prescription drug.

**Mr. Benjamin:** Were any of these on prescription or over-the-counter drugs?

**Mr. Fletcher:** No.

[Translation]

**M. Benjamin:** Messieurs, j'ai quelques questions à vous poser. A la page 3 de votre mémoire, vous parlez de consommation d'alcool et d'usage de stupéfiants. Au moyen du dépistage avant embauche, vous dites avoir constaté dans 13 p. 100 des cas des résultats positifs et ne pas avoir embauché les candidats; dans un autre cas, 17 p. 100 des candidats présentaient des résultats positifs. Ces tests peuvent-ils déceler tous les types de drogues et médicaments? Je suppose que si quelqu'un consomme beaucoup d'antihistaminiques, les résultats du test le montreront.

**M. Fletcher:** Monsieur Benjamin, si le premier dépistage donne des résultats positifs,—et il s'agit dans ce cas d'un test qui vise toute la gamme de stupéfiants,—nous effectuons un deuxième dépistage qui donne des résultats beaucoup plus détaillés et qui identifie les substances et leur quantité. Notre décision de renvoyer ou non les candidats dépend du deuxième dépistage. Le premier n'est que la sonnette d'alarme, mais c'est le deuxième qui nous permet vraiment de poser un jugement.

**M. Benjamin:** Le deuxième vous permet donc de définir la substance de façon précise.

**M. Fletcher:** Oui, et nous permet aussi d'en déterminer la quantité, et même, jusqu'à un certain point, quand elle a été consommée.

**M. Benjamin:** A l'étape du deuxième dépistage, quelle était la proportion de drogues utilisée par rapport à la proportion de médicaments?

**M. Fletcher:** Elle était d'environ 100 p. 100. Il n'y avait presque aucune exception. Sur les quelque 1,400 dépistages que nous avons effectués, le deuxième dépistage a corroboré à peu près toujours les résultats du premier.

**M. Benjamin:** Voudriez-vous répéter?

**M. Fletcher:** Au total, nous avons effectué quelque 1,400 dépistages, et je crois que les premiers dépistages ont été corroborés dans tous les cas. Je ne crois pas qu'il y ait eu de deuxième dépistage qui soit venu contredire les résultats du premier.

**M. Benjamin:** Je pensais que le deuxième dépistage servait à définir le type de stupéfiants utilisés.

**M. Fletcher:** En effet. Chaque fois que le premier dépistage a révélé la présence de drogues ou de médicaments dans le sang, le deuxième dépistage est venu dans tous les cas prouver qu'il s'agissait de stupéfiants. . .

**M. Benjamin:** Êtes-vous en train de me dire que tous ces dépistages ont prouvé que les candidats s'adonnaient à la cocaïne ou à l'héroïne. . .

**M. Fletcher:** Oui, à une drogue illégale, et non pas à un médicament.

**M. Benjamin:** Il ne s'agissait nulle part de médicaments d'ordonnance ou en vente libre?

**M. Fletcher:** Non.

[Texte]

**Mr. Benjamin:** They were all on the—

**Mr. Fletcher:** They were all tested out as abusive drugs.

**Mr. Benjamin:** —bad drugs.

**Mr. Fletcher:** Yes.

**Mr. Benjamin:** Okay. I am wondering if you could tell me what the present policy of your company is regarding frequency of track inspection. Who carries out these inspections and how often are they done on any line, whether it is a heavily used one or one that is used infrequently?

**Mr. Fletcher:** I think we start from the fact that the current regulations provide minimum track inspection standards. Those standards are defined at different frequencies relative to the kind of train operation that is conducted on each subdivision. In all cases, our own inspection procedures exceed those minimum standards. There is of course a broad spectrum of frequencies and test degrees. For instance, tests are made every day on the Kingston subdivision. On a branch line, where train frequency is only once every ten days, we may be making tri-weekly or even weekly inspections. Then we have some branch lines on which train operation is not on any kind of planned basis, it is only on a responsive basis—if and when required is the way we define it.

In some of those cases, we inspect only ahead of the train's operation. In other words, we do not go out and inspect on a weekly or daily basis. If the train is going to run on Tuesday at 2 p.m., our maintenance of way inspection will take place starting at daylight that morning, and the train will not be allowed to operate until that inspection has reported that everything is in appropriate condition. So there is a variety. We have standard practice circulars that describe each level of test and its frequency and inspection. As I said earlier, in all cases they meet or exceed—mostly exceed—the regulatory requirements.

**Mr. Benjamin:** I presume the frequency varies according to the time of year, weather conditions, as well as volume of track.

**Mr. Fletcher:** It is more frequent in spring run-off. Also, it is more frequent in the high heat conditions of summer, where you are working with continuous welded track. It is more frequent in heavy snow conditions, and if it is a judgment call on the part of the local authorities then as long as they exceed not only the regulatory requirements but our own internal requirements as well we have proven that this method of flexibility is to everyone's advantage.

[Traduction]

**M. Benjamin:** Tous consommaient. . .

**M. Fletcher:** Dans tous les cas, il s'agissait d'abus de stupéfiants.

**M. Benjamin:** . . . des stupéfiants.

**M. Fletcher:** En effet.

**M. Benjamin:** Bien. Quelle est la politique actuelle de votre société eu égard à la fréquence des inspections des voies? Qui effectue ces inspections? Quelle est leur fréquence sur une ligne donnée, c'est-à-dire dépend-elle de la fréquence d'utilisation d'une ligne?

**M. Fletcher:** Tout d'abord, les règlements actuels imposent des normes minimales pour l'inspection des voies. Ces normes définissent des fréquences d'inspection qui dépendent de l'exploitation ferroviaire de chaque subdivision. Mais dans tous les cas, nos propres critères d'inspection vont plus loin que ce minimum dans les normes. Les fréquences d'inspection varient évidemment, de même que les essais effectués. Ainsi, nous effectuons des essais quotidiennement dans la subdivision de Kingston. Dans le cas d'une voie de raccordement, sur laquelle ne passe un train que tous les dix jours, nos inspections se font toutes les trois semaines, ou peut-être à la semaine. Sur certains embranchements encore, les trains ne passent pas de façon régulière, et nous n'effectuons donc une inspection que sur demande, c'est-à-dire selon les besoins.

Dans certains cas, nous n'inspectons les voies que si nous sommes sûrs qu'un train va passer. Autrement dit, l'inspection n'est pas menée sur une base hebdomadaire ou quotidienne. Ainsi, si un train doit passer mardi après-midi à 14 heures, notre équipe d'entretien des voies commencera à travailler à l'aube, ce même jour, et le train ne pourra circuler que si l'équipe d'inspection lui donne le feu vert. Vous voyez que cela dépend. Nous avons des circulaires normatives qui décrivent tous les niveaux de vérification, leur fréquence et le type d'inspection. Mais je répète que la plupart du temps, nos normes dépassent celles qui sont prescrites par les règlements.

**M. Benjamin:** Je suppose que la fréquence d'inspection varie selon la saison, les conditions météorologiques, de même que la quantité de voies.

**M. Fletcher:** Les inspections sont beaucoup plus fréquentes au printemps, de même qu'en été, lorsque la chaleur est intense, surtout si les voies sont composées de longs rails soudés. Les inspections sont également plus fréquentes lorsqu'il y a beaucoup de neige. Ce sont souvent les autorités locales qui ont à juger de la fréquence des inspections, et dans la mesure où cette fréquence dépasse celle que stipulent les règlements et que stipulent nos propres critères internes, nous avons pu constater que cette méthode très souple profitait à chacun.

[Text]

[Translation]

• 1005

**Mr. Benjamin:** And these inspections will be carried out by just your track forces or...?

**Mr. Fletcher:** In many cases they are carried out by scheduled employees who are qualified track foremen, and in some cases they are carried out by middle management personnel called assistant road masters or road masters or track supervisors. But all the track inspection people have gone through our maintenance of way training program and are qualified within those standards.

**Mr. Benjamin:** What about your train standing and running inspections? I am particularly thinking about the standing inspections. I appreciate running inspections—all employees who are working on or about the track have a requirement to look at that train when it is going by—but who conducts your standing inspections and what is the program there?

**Mr. Fletcher:** We have filed with the regulatory authorities a list of terminals at which we make initial full-service inspections. That is a walking inspection by qualified carmen inspecting all aspects of the running gear and the lading and the tie-downs and everything. Those locations are strategically identified across the system, and a list of those locations is filed and updated as change may be appropriate.

In addition to that, we have a pull-by inspection that occurs at every crew change-off point. The process here is that the in-bound crew and the out-bound crew share the duties of pulling the train by at a slow speed, during which you can detect some things perhaps that you cannot even detect in the walking inspection. It is very difficult to detect a flat spot on a wheel if the wheel is not rotating and the flat spot happens to be on the track instead of in the air. The pull-by inspection at 8, 10, 12 miles an hour, or 5 miles an hour, will reveal those sorts of things and, in addition, they get enough opportunity to witness the other danger points in equipment such as dragging equipment or shifted lading or broken tie-downs.

**Mr. Benjamin:** One of the main thrusts of the legislation is that this allows the railways to make the rules.

**Mr. Fletcher:** Under the legislation, as we understand it as it is currently drafted, we are to meet certain minimum standards that will be described in the regulations that will go with the act. Within meeting those standards, we will be allowed to draft our own procedures and publish our own procedures as long as we file them with the agency.

**Mr. Benjamin:** In the course of doing that, will you be doing them in consultation with the employees, the ones who actually—

**Mr. Fletcher:** Yes, the bill requires—

**M. Benjamin:** Et ces inspections sont menées par vos équipes d'entretien des voies ou...?

**M. Fletcher:** Dans bien des cas, les inspections sont menées par des employés permanents qui sont des chefs garde-voie compétents, et parfois elles sont menées par des cadres intermédiaires, c'est-à-dire par les chefs cantonniers, les chefs cantonniers adjoints ou par les surveillants de voies. Tous nos gens qui s'occupent de l'inspection des voies ont suivi notre programme de formation sur l'entretien de la voie ferrée et sont tous compétents, car ils répondent à nos normes.

**M. Benjamin:** Et en ce qui concerne vos inspections du train à l'arrêt et en mouvement? Je songe particulièrement aux inspections du train à l'arrêt. Je sais qu'en ce qui concerne les inspections du train en marche, tous les employés qui travaillent autour d'une voie sont censés examiner les trains qui passent; mais qui dirige les inspections à l'arrêt et quel genre de programme avez-vous?

**M. Fletcher:** Nous avons déposé auprès des organes de réglementation la liste des terminaux où se font les inspections initiales complètes. Il s'agit d'une tournée à pied effectuée par des wagonniers compétents qui inspectent tous les organes de roulement, de même que les organes de chargement et d'arrimage, notamment. Ces terminaux sont situés de façon stratégique à travers notre réseau, et c'est pourquoi nous remettons à jour, selon les besoins, cette liste que nous avons déposée officiellement.

Outre cela, une vérification train en marche au ralenti s'effectue à chaque changement d'équipage. Autrement dit, l'équipage arrivant et l'équipage sortant doivent faire rouler le train à faible vitesse, ce qui permet de déceler certains détails qui passent peut-être inaperçus lors de la visite à l'arrêt. En effet, il peut être extrêmement difficile de déceler un aplatissement de la roue si celle-ci n'est pas en rotation et s'il se trouve que le point aplati est sur la voie plutôt que dans les airs. L'inspection au ralenti, c'est-à-dire à cinq, huit, dix ou 12 milles à l'heure, révélera ce genre de détails et permettra de constater d'autres dangers, comme de l'équipement qui traîne, du chargement déplacé ou des arrimages brisés.

**M. Benjamin:** L'un des grands objectifs du projet de loi, c'est justement de laisser les compagnies ferroviaires émettre leurs propres règles.

**M. Fletcher:** D'après le libellé actuel du projet de loi, nous devons répondre à des normes minimales qui seront prescrites par les règlements accompagnant la loi. Dans la mesure où nous respecterons ces normes, nous pourrons aussi appliquer nos propres procédures et les publier, lorsqu'elles auront été déposées auprès de l'office.

**M. Benjamin:** La rédaction de vos normes se fera-t-elle en consultation avec les employés, c'est-à-dire ceux qui...

**M. Fletcher:** Oui, comme l'exige le projet de loi...

[Texte]

**Mr. Benjamin:** Do you have a specific structure with the union representatives and management to sit down and discuss the wording of rules and—

**Mr. Fletcher:** There is no formalized structure at the moment, but under the bill we will be required to have a formalized structure, and it would be our intention of course to do so. Even at the moment, however, we do have safety and health committees and we have a wide range of consultative approaches with the representatives of the unions and our employees, and where there is a significant change in the process there is currently voluntary conversation with the unions and the employees. What the bill does, as we understand it, is it formalizes this process and structures it in a way that guarantees it, and we have no objection to that.

**Mr. Benjamin:** Does this bill have any effect on employees who choose to exercise their rights under section 85.(1) of the Canada Labour Code; that is, the right to refuse work in an unsafe condition or circumstance or equipment?

• 1010

**Mr. Fletcher:** I do not think I am aware of the amendments that are part of the bill referencing that section. If it has, it has not come to our attention as an issue. I do not think there is anything in this bill that affects the right of the employee under that section of the labour code.

**Mr. Benjamin:** Would your company have any objection to more than one person on the employee's side being on this consultative committee? The bill provides for one member through the Canadian Railway Labour Association. I do not know if all the railway unions belong to the CRLA. We will find out when we have Mr. Abbott in front of us. I find it a disproportionate balance between the number of members on that committee from the railroads and the number appointed by the government and only one from the employees. Would your company have any objection if the bill were amended to increase the number of representatives from the employees?

**Mr. Fletcher:** I think I would define it as a concern more than an objection, and concern would be only on the basis of trying to gain consensus. I think it is important that people serving on that committee be in a position to give the chairman, and through the chairman the Minister, a unified voice of advice if we can possibly achieve it. There are occasions when the objectives of various organizations may not be compatible, and I would hope those objections could be smoothed out in the privacy of a union forum and the labour representative could come with one voice to that kind of a committee.

I think it would be inappropriate for my friend Jim and me to appear in front of you and be arguing in front of you about our different interpretations or positions

[Traduction]

**M. Benjamin:** Avez-vous un cadre précis qui permette à la direction de discuter avec les représentants du syndicat le libellé de ces règles. . .

**M. Fletcher:** Nous n'avons actuellement aucun cadre officiel; mais le projet de loi nous y obligera, et nous avons d'ailleurs l'intention d'obtempérer. Mais nous avons déjà mis sur pied des comités de santé et de sécurité au travail, et nous consultons largement les représentants des syndicats, de même que nos employés. Chaque fois que nous voulons apporter des changements le moins importants, nous communiquons directement, sur une base volontaire, avec les syndicats et nos employés. Le projet de loi ne fera donc qu'entériner officiellement ce que nous faisons déjà et le structurer de façon à en garantir l'existence, ce que nous acceptons.

**M. Benjamin:** Le projet de loi touche-t-il les employés qui choisissent d'exercer leurs droits en invoquant l'article 85.(1) du Code canadien du travail? Je parle de ceux qui choisissent d'exercer leur droit de refuser de travailler dans des conditions dangereuses ou avec de l'équipement non sécuritaire.

**M. Fletcher:** J'ignore si des amendements du projet de loi se rapportent à cet article. S'il y en a, aucun problème ne nous a été mentionné à leur égard. Que je sache, aucune disposition du projet de loi ne touche les droits que cet article du Code du travail confère à l'employé.

**M. Benjamin:** Votre société verrait-elle un inconvénient à ce que plus d'un représentant des employés siège au comité consultatif? Le projet de loi prévoit un membre venant de l'Association canadienne des syndicats de chemin de fer. J'ignore si tous les syndicats du secteur ferroviaire appartiennent à cette association. Nous le saurons lorsque M. Abbott comparaitra devant nous. Il me semble qu'il y a un déséquilibre entre le nombre de membres des sociétés de chemins de fer et de membres nommés par le gouvernement siégeant à ce comité et le seul représentant des employés. Votre société verrait-elle un inconvénient à ce que le projet de loi soit amendé pour augmenter le nombre de représentants des employés?

**M. Fletcher:** Je parlerais d'un souci plutôt que d'une objection, celui d'atteindre un consensus. Il importe que les membres de ce comité soient en mesure de présenter au président, et par son entremise au ministre, des avis adoptés plus ou moins à l'unanimité. Il se peut que les objectifs de différentes organisations ne soient pas compatibles, et j'aimerais que ces divergences soient réglées au sein des syndicats et que leurs représentants puissent exprimer une seule opinion à ce comité.

Il serait inapproprié que mon ami Jim et moi-même vous présentions ici deux interprétations ou positions différentes sur quelque chose de précis. Même si nous

## [Text]

under something specific. Although we might have a preference to see one representative from labour who speaks with a single voice representing labour, we would not be adverse to changes.

We would have concern about the cohesion of a group like that if you started to proliferate membership amongst any of us. I think the provisions of the bill to have a voice from labour were designed to try to get a unified voice from labour.

In the past the Canadian Railway Labour Association has basically been the representative on the Railway Safety Advisory Committee, and it has been effective. I would see no need for change, but I do not think it is our right or prerogative to try to stop change.

**Mr. Benjamin:** If we were to follow your point to its logical conclusion, then in order to get this cohesion there only needs to be one voice for the railroads, one voice for the shippers, and one voice for the employee.

**Mr. Fletcher:** I have no problem with that as long as I am the voice.

**Mr. Benjamin:** What you are telling us, then, is we should reduce the size of this consultative committee.

**Mr. Fletcher:** No.

**Mr. Benjamin:** You cannot have it both ways.

**The Vice-Chairman:** Mr. Benjamin, thank you. Perhaps you would like to pursue it on the next round. Mr. Taylor.

**Mr. Taylor:** I would like to refer to your second brief for a moment. It seems you make a reasonable and sensible point with regard to the matter of having all operating bulletins referred to the Minister for approval. I can well understand why some of these should not be. But how would you distinguish between those requiring ministerial approval and those not requiring ministerial approval?

**Mr. Fletcher:** I think that turns on the basic concept of what is a broad rule with universal application on the one hand versus what is an operating procedure, or instruction, within the framework of that rule on another. We would have no objections to the broad policies and rules being filed in advance with the Minister. But there arises, on a daily basis, need for interpretation, clarification, or supplemental instruction, and to process that myriad of operating detail as it applies to any specific physical situation through the Minister's office would be very cumbersome and I believe not instructive. That is what we are trying to differentiate between.

**Mr. Taylor:** I wonder, Mr. Fletcher, if either now or later you could let us have something a little more definite, where we could distinguish or say these particular... must be referred to the Ministers, these

## [Translation]

préférons qu'un représentant des syndicats présente le point de vue de ce secteur, nous ne serions pas contre tout changement.

Nous serions inquiets au sujet de la cohésion d'un tel groupe si vous commenciez à multiplier le nombre de membres, de quelque côté que ce soit. Les dispositions du projet de loi à l'égard du représentant des syndicats visent justement à supprimer les divergences d'opinions.

Dans le passé, l'Association canadienne des syndicats de chemin de fer a toujours représenté les syndicats au Comité consultatif de la sécurité ferroviaire, et cela s'est révélé efficace. Je ne vois pas la nécessité de changer, mais il ne nous revient pas de tenter d'empêcher tout changement.

**M. Benjamin:** Si nous suivions votre raisonnement jusqu'à sa conclusion logique, pour vraiment avoir cette cohésion, on a en fait besoin d'une voix des sociétés de chemins de fer, d'une voix pour les expéditeurs, et d'une voix pour les employés.

**M. Fletcher:** Je n'y vois pas d'inconvénient, pourvu que je sois cette voix.

**M. Benjamin:** Vous nous dites donc que nous devrions réduire les dimensions de ce comité consultatif.

**M. Fletcher:** Non.

**M. Benjamin:** C'est l'un ou l'autre.

**Le vice-président:** Monsieur Benjamin, merci. Vous voudrez peut-être y revenir au prochain tour. Monsieur Taylor.

**M. Taylor:** J'aimerais vous reporter à votre deuxième mémoire pour un instant. Il me semble que vous invoquez des arguments tout à fait raisonnables en ce qui a trait aux bulletins d'exploitation devant être approuvés par le ministre. Je comprends fort bien que ce n'est pas nécessaire dans tous les cas. Mais pourquoi faire la distinction entre ceux qui exigent l'approbation du ministre et les autres?

**M. Fletcher:** Cela se rapporte à la différence entre ce qui constitue une règle générale d'application universelle, d'une part, et, d'autre part, une méthode ou une instruction d'exploitation dans le cadre de cette règle. Nous ne voyons aucun inconvénient à déposer à l'avance ces politiques et règles générales auprès du ministre. Mais chaque jour, il est nécessaire d'émettre des instructions supplémentaires pour apporter des précisions, et il serait extrêmement peu commode, et à mon avis inutile, de soumettre au bureau du ministre cette multitude d'instructions s'appliquant à des cas concrets. C'est là que nous tentons d'établir une distinction.

**M. Taylor:** Vous pourriez peut-être, monsieur Fletcher, nous donner quelque chose de plus précis, soit maintenant, soit plus tard, pour nous permettre de faire la distinction entre les documents devant être renvoyés aux

[Texte]

others, maybe. I think the legislation would be much clearer if we all knew what you had to refer to the Minister and what you did not have to refer to the Minister.

**Mr. Fletcher:** Yes, we will do that and I think we can perhaps give you examples of what we would consider to be an operating bulletin or procedure versus rule-making.

**Mr. Taylor:** Thank you very much. Another point I would like to raise is in connection with the proposed amendment to clause 10, in regard to the extension. You seem to make the impression that the assessment period should never be extended. I can well understand that this should be the case if it is going to be extended for a period of a year or two years or three years, but are there not circumstances and conditions at times when it would be wise to extend the assessment period?

**Mr. Fletcher:** First of all, I do not think we had in mind an extension that would go for a year or two years. We think that is probably excessive time in which to make a decision, and having made a decision does not prevent us from asking for a further rule-making at a later date if circumstances under which that decision was made have changed.

What is the most frustrating is lack of decision, where we are in never-never land, not knowing exactly what we can do and what we cannot do. So we think that, under most circumstances, 60 days is a reasonable period for knowledgeable people to make a decision. There may be circumstances during which additional information has to be gathered which was appropriate to that decision, and we have no objections or concern about a reasonable extension. But we do not want to repeat the history that keeps us straddling the fence indefinitely, as in a couple of the examples that we have given. In that type of case, either new information was never accumulated which changed the decision or there was the absence of a decision, and this kept us hamstrung.

If we are going to produce a realistic, competitive, and aggressive transportation system, which has the lowest cost possible for the Canadian producer—you have heard me argue the exporter and importer process here before—then we have to be able to make decisions in a short timeframe which will not only affect our operations but also improve our operations. However, we have no objections to the reasonable review of that impact on safety. But seven years, ten years, even two years to make an operating decision, which we researched to conclusion before we ever submitted a request, seems to us not to be in the interest of what you are trying to do with all the rest of the initiatives.

**Mr. Taylor:** I take it then that you really have no objections to a reasonable extension if the assessment has not been completed within the 60 days.

I was very, very impressed with the figures you used in connection with alcohol testing that you have carried out.

[Traduction]

ministres et les autres. D'après moi, la loi serait beaucoup plus claire si nous savions à quoi nous en tenir là-dessus.

**M. Fletcher:** Oui, nous le ferons, et je crois que nous pourrions vous donner des exemples de ce qui constitue à notre avis un bulletin ou une instruction d'exploitation par rapport à une règle générale.

**M. Taylor:** Merci beaucoup. J'aimerais maintenant passer à la prorogation prévue à l'article 10 du projet de loi. Vous semblez dire que les délais d'examen ne devraient jamais être prorogés. Je le comprends fort bien dans le cas d'une prorogation d'un, deux ou trois ans, mais ne se présente-t-il pas des circonstances justifiant la prorogation du délai d'examen?

**M. Fletcher:** Tout d'abord, je ne vois pas que nous songions ici à une prorogation d'un ou deux ans. Nous pensons que de tels délais sont excessifs et que même si une décision a été prise, cela ne nous empêche pas de demander une révision plus tard si les circonstances changent.

C'est l'absence de décision qui est la plus contrariante, lorsque nous nous trouvons dans les limbes en ne sachant pas exactement ce qui est permis et ce qui est interdit. Par conséquent, dans la plupart des cas, un délai de 60 jours suffit à des personnes compétentes pour rendre une décision. Il se peut que dans certains cas, il soit nécessaire d'obtenir des renseignements supplémentaires pour y arriver, et nous ne nous opposons pas à une prorogation raisonnable du délai. Mais nous ne voulons pas qu'on nous laisse à nouveau nager entre deux eaux indéfiniment, comme dans les deux exemples que j'ai donnés. Dans ces cas, aucun renseignement n'a jamais été accumulé, ou aucune décision n'a été prise, et nous avons eu les mains liées pendant longtemps.

Pour mettre en place un réseau de transport concurrentiel et dynamique, au moindre coût possible pour le producteur canadien—et vous m'avez entendu parler déjà de l'exportateur et de l'importateur—nous devons pouvoir prendre des décisions dans les délais les plus brefs, de façon à améliorer nos opérations. Toutefois, nous ne nous opposerons pas à ce qu'on examine l'impact de ces décisions sur la sécurité dans des conditions raisonnables. Mais il ne nous semble pas dans l'intérêt de votre objectif de permettre que sept ans, dix ans, ou même deux ans, se passent avant qu'une décision ne soit prise, quand nous avons déjà effectué toutes les recherches nécessaires avant même de présenter notre demande.

**M. Taylor:** J'en déduis donc que vous ne vous opposez pas vraiment à une prorogation raisonnable du délai si l'examen n'est pas terminé dans les 60 jours.

J'ai été extrêmement frappé par les chiffres que vous avez mentionnés dans le cadre de votre programme de

[Text]

When you make a test for drugs, is it a medical man who does the testing?

**Mr. Fletcher:** The test material is procured by our regional medical officers. Then the test material is submitted to an independent lab for analysis.

**Mr. Taylor:** Is this done through testing the blood?

**Mr. Fletcher:** It can be blood or urine or both.

**Mr. Taylor:** Is it possible to tell what type of drug the person is using, such as cocaine, the hard drugs, or marijuana?

**Mr. Fletcher:** At the second level of testing, when we are going for the judgment test, the substance is identified within a family of substances. I believe in the case of cocaine it is very clear, but in some of the other mixed drugs, the synthetic drugs that are being produced, what you will get is a list of the components, not necessarily a balance of those components within the final product. But you will know what was present.

• 1020

**Mr. Taylor:** When I read the figures you have, it seems to me we have to go well beyond railways and transportation in the use of drugs and try to find out some of the underlying causes why people want to ruin their health or ruin their brains or ruin their reproductive capacity through the use of drugs. I notice you do not hire them, but it is also quite amazing that you found 17% of people already working in safety-sensitive positions were using drugs.

**Mr. Fletcher:** I think it is not totally correct to say the 17% are all currently working in safety-sensitive positions. What that 17% results from is the testing of people either crossing from one safety-sensitive position to another or entering a safety-sensitive position from a non-safety-sensitive position.

I agree with you we have a social problem we need to address, and it needs to be addressed in a much broader context than in rail safety. But I think our responsibility is to provide the safety of operation that is within our grasp to achieve. In our doing this, the testing of people in safety-sensitive jobs, not only on entry but at routine intervals, is one of the major contributors we see in the future.

The drug problem is new to us, and we are not all sensitized to how you detect it through other than testing. Most of us are familiar with how you detect alcohol—not always correctly and not always as frequently as we should, perhaps. But drugs are something that are very obscure, very hard to detect. They are new to our environment. But the demographics of the people we employ are like the demographics of society at large, and what we see is an increasing frequency of drug identification within the younger people who are going to enter the work force and move up through the work

[Translation]

dépistage de l'usage d'alcool. Avez-vous recours à un médecin pour effectuer le dépistage de l'usage de stupéfiants?

**M. Fletcher:** Les échantillons sont obtenus par nos agents médicaux régionaux. Ils sont ensuite remis à un laboratoire indépendant pour analyse.

**M. Taylor:** S'agit-il d'examen du sang?

**M. Fletcher:** Du sang ou de l'urine, ou des deux.

**M. Taylor:** Est-il possible de déterminer de quel stupéfiant use la personne, soit la cocaïne, les drogues dures ou la marijuana?

**M. Fletcher:** Lors de la deuxième étape, on identifie la famille d'où provient la substance. Dans le cas de la cocaïne, c'est très clair, mais pour d'autres composés, les drogues synthétiques par exemple, on obtient la liste des composants, mais pas nécessairement leur pourcentage dans le produit final. Mais on connaît la nature des substances présentes.

**M. Taylor:** Ces chiffres me donnent à penser qu'il faut aller bien au delà du dépistage de l'usage des stupéfiants dans les chemins de fer et dans d'autres modes de transport et chercher à comprendre pourquoi des gens souhaitent se ruiner la santé en consommant des drogues. Je note que vous ne les embauchez pas, mais il est quand même étonnant que vous ayez découvert que 17 p. 100 des personnes occupant déjà des postes essentiels à la sécurité étaient des consommateurs.

**M. Fletcher:** On ne peut pas vraiment dire que ces 17 p. 100 occupent tous actuellement de tels postes. Ce pourcentage provient du dépistage effectué lors de mutations d'un poste essentiel à la sécurité à un autre ou d'un poste non essentiel à un poste essentiel.

Je conviens avec vous qu'il faut s'attaquer à ce problème social, et cela, dans un contexte beaucoup plus large que la sécurité ferroviaire. Mais notre responsabilité est d'assurer la sécurité là où cela nous est possible. Une des principales façons d'y arriver dans l'avenir est pour nous le dépistage auprès des personnes occupant des postes essentiels à la sécurité, non seulement à leur arrivée, mais de façon régulière.

Le problème de la toxicomanie est nouveau pour nous, et nous ne savons pas vraiment comment le dépister, sauf par des tests. Nous connaissons tous pour la plupart la façon de détecter l'alcool—pas nécessairement de façon aussi juste et aussi fréquemment que nous le devrions peut-être. Mais il est très difficile de dépister l'usage de stupéfiants. Ils sont nouveaux dans notre environnement. Mais les gens que nous embauchons présentent le même profil que les membres de la société en général, et nous y constatons que de plus en plus de jeunes entrant sur le marché du travail ont déjà consommé des stupéfiants. Si

[Texte]

force. Over time, we would expect that without appropriate controls that balance will shift, and continue to shift, and shift dramatically.

**Mr. Taylor:** I do not think we expect the CNR to undertake responsibility for the social problem. That is another thing altogether. But you do have a responsibility to make sure the passengers you carry are going to ride in safety. What do you do now if you find a locomotive engineer who appears to be impaired?

**Mr. Fletcher:** We have a three-step program. We have first the employee assistance program. The purpose of this program, in place since about 1971, is to identify potential abusers of alcohol or drugs through supervisory contact, family reporting, union officer reporting, and provide them with assistance. At that time we would encourage them to take a program of rehabilitation at a private or provincial or federally funded clinic, go through the program to our satisfaction, and come back in a cured state. That program is run by a series of former alcoholics, mostly, who are currently our employees. They report through the regional medical officer to the chief medical officer, and through him to the vice-president of employee relations.

So that is the preventive side we have had for some time. In addition to that, we have in one region an experimental project that encourages employees to participate in the control of this problem by a second chance. This sets up a provision that if an employee comes to work in an unfit condition, a fellow employee can report him as being unfit for duty. The employee who was unfit then is interviewed and his problem is discussed. He is encouraged to take the employment assistance program, but no discipline is assessed. However, having gone through the one-chance record, the next time there is disciplinary action.

Then, of course, as the last resort, when you detect a violation of what we call a rule G by an employee on duty, performing work covered by rule G, there is an investigation. If the investigation supports the allegation that he was under the influence, then dismissal is the result, and that has been the result since the inquiry time.

• 1025

**Mr. Taylor:** So you do not wait for a conviction before you take action.

**Mr. Fletcher:** Well, there is no conviction possible under the current situation other than the conviction that results from our own internal investigation, if you want to use that term.

Now having discharged this employee, if he then registers with a bona fide EAP program, and through monitoring by our EAP counsellors, his direct former supervisor, and the medical department at the end of one year has obtained sobriety and is retaining sobriety, we will then consider him for reinstatement. We have many reinstated people and many reinstated successfully. So we

[Traduction]

nous n'y portons pas attention, il pourrait y en avoir de plus en plus.

**M. Taylor:** Nous ne nous attendons pas à ce que le CN se charge de régler ce problème social. C'est une tout autre chose. Mais vous avez la responsabilité d'assurer la sécurité de vos passagers. Qu'arrive-t-il maintenant lorsqu'on constate qu'un mécanicien de locomotive semble avoir les facultés affaiblies?

**M. Fletcher:** Nous avons un programme à trois volets. Tout d'abord, le programme d'aide à l'employé. Ce programme, qui existe depuis 1971 environ, vise à identifier tout employé pouvant avoir des problèmes d'alcoolisme ou de toxicomanie, par l'entremise de ses surveillants, du syndicat, et à lui offrir de l'aide. A ce stade, nous l'encourageons à suivre un programme de désintoxication dans une clinique privée, provinciale ou fédérale, et à nous revenir guéri de son problème. Ce programme est administré en majorité par d'anciens alcooliques qui sont actuellement nos employés. Ils font rapport par l'entremise de l'agent médical régional au médecin en chef, et par son entremise au vice-président des relations employeur-employés.

C'est donc notre programme de prévention depuis quelque temps. Nous avons aussi lancé dans une région un projet pilote qui encourage les employés à participer à la lutte contre ce problème en leur donnant une deuxième chance. Autrement dit, si un employé arrive au travail les facultés affaiblies, un de ses collègues peut signaler qu'il n'est pas apte à travailler. On s'entretient alors avec l'employé en question et on discute de son problème. On l'encourage à profiter du programme d'aide à l'employé, mais il n'y a pas de mesures disciplinaires. Toutefois, en cas de récidive, on a recours aux mesures disciplinaires.

Puis, évidemment, en dernier recours, lorsqu'on constate qu'un employé a enfreint ce que nous appelons la règle G pendant qu'il était en service, il y a enquête. Si l'enquête confirme qu'il avait les facultés affaiblies, c'est le renvoi, et c'est ainsi que l'on procède depuis le début.

**M. Taylor:** Donc, vous n'attendez pas une déclaration de culpabilité pour passer aux actes.

**M. Fletcher:** Dans la situation actuelle, aucune déclaration de culpabilité n'est possible, sauf celle qui découle de notre propre enquête interne, si l'on peut s'exprimer ainsi.

Une fois démis de ses fonctions, si l'employé s'inscrit à un programme reconnu d'aide aux employés, et si, au bout d'un an, les conseillers de notre propre programme d'aide aux employés, ainsi que son ancien superviseur direct et le service médical, reconnaissent tous qu'il n'a plus touché à ces substances, nous envisagerons de le reprendre à notre service. Nous avons réembauché de

[Text]

have really the prevention, a second opportunity, the discharge, and the reinstatement if applicable.

**Mr. Reid:** Mr. Fletcher, I too want to commend CNR for their presentation and the submission of amendments in a separate item to supplement the presentation itself in a broad overview. I have three questions, and all of them have already been touched on before. The first one relates to your pre-employment testing for drug and alcohol abuse. I take it there is no necessary legislative power. If you want a job you have to go through this testing. Is that your authority for such pre-employment testing?

**Mr. Fletcher:** That is correct. We have made it a pre-employment requirement.

**Mr. Reid:** Then, sir, you referred to rule G. Is this a sort of a last resort rule of application? Could you explain to this committee the overall use of rule G in the operation of railway safety and railway operations?

**Mr. Fletcher:** I would describe rule G as probably the cardinal rule of rail operations. It provides that for an employee to be under the influence or in possession of drugs or alcohol while subject to duty or on duty is a dismissible offence. It is a rule that in its application is fairly infrequent. However, the abuse of that rule is so serious, in our view, that in any case where its violation is proved dismissal is the result.

I think that in a normal year we would resort to a dismissal under rule G something in the order of 10 to 15 times. Now it changes. You will go through a period of time in which in a particular territory you will get more of it than that, and then you will hit a lull and there will be less of it. It is a little bit cyclical. It is a little bit representative of the effectiveness of the EAP program. If you have a very active EAP program with full and visible support, particularly from the union representatives who are in daily contact with their membership and who are contacting them in the non-supervisory relationship, you will see that the rule G infractions will diminish. Or if you get the converse, when there is less influence, from either management or union, then you will see the rule G incidents start to rise in a particular territory.

We use territorial frequency of rule G application as one of the monitoring tools to gauge the effectiveness of the EAP and other programs. It is not frequent, but it is there. It is probably the best known rule in the book. It is the rule that people learn first and it is certainly the rule that everybody can quote almost from memory.

[Translation]

nombreux employés, beaucoup avec succès. Il y a donc l'étape de la prévention, la deuxième chance, le renvoi, et la réinstallation, le cas échéant.

**M. Reid:** Monsieur Fletcher, je tiens à mon tour à féliciter les Chemins de fer nationaux du Canada pour leur exposé et pour le deuxième document à l'appui renfermant des amendements et un aperçu général. Je voudrais vous poser trois questions, qui ont toutes été abordées par mes collègues. La première concerne votre programme de dépistage avant l'emploi pour déterminer l'usage de stupéfiants ou d'alcool; j'imagine qu'il n'est pas nécessaire de vous appuyer sur une loi pour le faire. Si quelqu'un veut postuler un emploi, il doit se soumettre à ce dépistage. Est-ce bien là votre politique?

**M. Fletcher:** Oui, précisément. C'est devenu une exigence pour l'obtention de l'emploi.

**M. Reid:** Ensuite, vous avez mentionné la règle G. S'agit-il d'une règle d'application de dernier recours? Pourriez-vous nous expliquer en général comment s'applique la règle G pour assurer la sécurité et le bon fonctionnement de la marche des trains?

**M. Fletcher:** Je dirais que la règle G est sans doute la règle fondamentale du secteur ferroviaire. En vertu de cette règle, est passible de renvoi tout employé qui travaille ou qui risque d'être appelé à travailler les facultés affaiblies par l'alcool ou les stupéfiants, ou avec ces substances en sa possession. C'est une règle que nous n'invoquons que rarement. Cependant, à notre avis, toute infraction à cette règle est si grave que dès que la chose est prouvée, l'employé est renvoyé.

Au cours d'une année normale, je dirais que les renvois en vertu de la règle G ne se font qu'une dizaine ou une quinzaine de fois. Mais la situation change. Il y aura des périodes où une région donnée comptera un plus grand nombre d'incidents, puis ce sera suivi d'une période plus calme. C'est un peu cyclique. On pourrait dire que c'est représentatif de l'efficacité du programme d'aide aux employés. Si vous mettez sur pied un programme dynamique d'aide aux employés, avec l'appui clair et manifeste de tous, particulièrement des représentants syndicaux qui entretiennent un contact régulier et d'égal à égal avec leurs membres, vous vous apercevrez que les infractions en vertu de la règle G auront tendance à diminuer. A l'inverse, si, dans une région donnée, l'influence positive devient moins importante, que ce soit de la part de l'administration ou du syndicat, le nombre d'infractions à la règle G va augmenter.

Nous nous servons de la fréquence des infractions à la règle G dans les régions comme baromètre pour mesurer l'efficacité de notre programme d'aide aux employés et d'autres programmes de ce genre. Elle n'est pas invoquée fréquemment, mais elle existe. Elle est sans doute la règle la mieux connue du manuel. C'est la première règle que l'on enseigne aux employés, et c'est certainement celle que tout le monde connaît presque par coeur.

[Texte]

**Mr. Reid:** Mr. Fletcher, in the opening sentence of that section dealing with alcohol and drug abuse, you suggest that:

Provision for regulations which would control or prohibit the use of alcohol and drugs by railway employees in safety-sensitive positions will make a significant contribution to improving rail safety.

You tell us that rule G is a cardinal rule in the operation of the railway and is very much abused and very little imposed. Now what could be the difference when you talk in terms of damage control? What would be the difference when you already suggest that fellow employees—what is a nice word for saying “squeal”—can squeal on another who comes into work impaired or incompetent for reason of drug or alcohol abuse? How would you suggest the application of legislation could do a better job than your cardinal rule G now?

• 1030

**Mr. Fletcher:** It hinges on identification. It is very difficult for me to walk up the station platform and meet four trainmen and decide that one of them or none of them is under the influence of a drug. If they are under the influence of alcohol, perhaps from experience I can detect that, but a drug is not apparent; it is not visible.

So you not only have the failure to identify the problem, but you have then the failure to be able to support your identification once you make it. Very rarely will someone report for an investigation and say yes, I was on the needle before I came to work. So you do need the ability to verify your judgment on whether this man is or is not under the influence.

Then the other thing we have to recognize is that rail employees are working generally in an unsupervised environment. We cannot have a supervisor on every train. We cannot have a supervisor watching every yard engine. So railway employees are generally in a self-controlled type of environment.

Having said that, then, it becomes necessary that the tools we have at management's disposal to put teeth in the supervision are reliable and supportive of the judgments you make. This is why we are asking for testing. We are supporting testing in really four areas instead of the two the Minister described. We want to continue with our pre-employment testing because we are preventing problems from occurring. We certainly agree with post-accident testing and reasonable cause testing. But both of those tests are after the fact in nature and not preventative.

[Traduction]

**M. Reid:** Dans la première phrase de la section de votre exposé sur la consommation d'alcool et l'usage de stupéfiants, vous dites:

L'intégration dans la réglementation d'une disposition prévoyant la surveillance ou l'interdiction de la consommation d'alcool et de l'usage de stupéfiants chez le personnel du chemin de fer occupant des postes essentiels pour la sécurité va faire faire à celle-ci un net progrès.

Vous avez dit que la règle G est la règle fondamentale pour le fonctionnement des chemins de fer, que les infractions à cette règle sont très nombreuses et qu'elle est invoquée très rarement. Quelle pourrait être la différence en termes de limitation des dégâts? Quelle serait la différence, puisque vous dites déjà que les employés peuvent—comment parler délicatement de «mouchardage»—moucharder sur le compte d'un de leurs collègues qui arrive au travail les facultés affaiblies ou qui ne peut pas faire son travail parce qu'il a consommé de l'alcool ou des stupéfiants? Qu'est-ce qui vous porte à croire qu'une loi serait plus efficace que votre règle fondamentale G?

**M. Fletcher:** Tout dépend de l'identification. J'aurais beaucoup de difficulté à me rendre au quai de la gare pour rencontrer quatre agents de train et décider lequel d'entre eux, le cas échéant, travaille les facultés affaiblies par un stupéfiant. S'il est en état d'ébriété, je pourrais peut-être le reconnaître par expérience, mais les stupéfiants ne sont pas évidents; ce n'est rien de visible.

Donc, non seulement il est impossible de détecter le problème, mais il est également impossible de prouver l'identification une fois qu'elle est faite. Vous ne verrez à peu près jamais quelqu'un se présenter à une enquête et avouer que, oui, il s'est piqué le matin avant d'aller travailler. C'est pourquoi il faut être en mesure de confirmer votre jugement, à savoir si cet employé a les facultés affaiblies ou non.

Il faut reconnaître autre chose: les employés des chemins de fer travaillent en général sans supervision. Il serait impossible d'avoir un superviseur à bord de chaque train, ou pour chaque locomotive de manœuvre. Donc, les employés des chemins de fer travaillent généralement en autonomie.

Cela étant dit, il devient nécessaire pour l'administration de disposer de mécanismes suffisamment fermes pour permettre aux activités de supervision d'être efficaces et de confirmer les jugements. C'est pour cela que nous demandons le dépistage, et dans quatre domaines, plutôt que les deux proposés par le ministre. Nous voulons maintenir notre système de dépistage avant embauche, car cela nous permet d'éviter que des problèmes ne surviennent. Par ailleurs, nous sommes entièrement d'accord avec le principe du dépistage après accident et pour motif raisonnable. Toutefois, ces deux

[Text]

We would also like the right, and the legislation that would support the right, to give those tests at regular medical intervals, so you can identify an employee with the problem before he creates an incident or an accident and direct him into the EAP program before it is too late for him. I do not think you serve humanity or your employees well by letting the problem stay underground and not identifying it to the point where his dependency has increased to an uncontrollable or unreturnable level. So we are very positive that on the preventative side we should have the right not only to test on pre-employment, but on a regular routine medical basis as well: get the problem identified before we have the accident.

**Mr. Reid:** Mr. Fletcher, I recognize time is going by very quickly, but I want to move from that statement of concern for the safety of rail operations and those using it and refer to the railway safety inspectors.

If instructions to those inspectors are reasonable and if you put a high priority on safety, as you have just said you do and we do, then would the reasonable instruction to a safety inspector not be acceptable? I put it to you in this way by reason again of your opening statement:

The issue that causes us the greatest concern is the sweeping powers the railway safety inspectors will have for entry, search and seizure. . .

If those inspectors are given reasonable instructions and if safety is a high priority, how can you use such sweeping words as in that opening paragraph with respect to inspectors in railway use and operation?

**Mr. Fletcher:** I think our concern hinges on the fact that while we are drafting legislation, reasonable people come to reasonable conclusions. But over time judgments creep in that were not prescribed or anticipated in the powers described in that clause of the bill. We certainly have no problem in accepting the inspector's role and responsibility of coming in and using authority to change the method of operation if we are not operating safely.

However, as I said earlier, I do not think a regulation or a procedure or a specification can be written that will give a consistent and well-founded set of instructions to an inspector that he can carry in his pocket and pull out at midnight on the lead and say this is what to do in this

[Translation]

tests surviennent après coup et ne sont pas, de nature, préventifs.

Nous demandons aussi le droit, appuyé par une loi, d'administrer ces tests de dépistage à intervalles réguliers, afin de pouvoir isoler l'employé qui a un problème avant qu'il ne cause un incident ou un accident, et l'envoyer à un programme d'aide aux employés avant qu'il ne soit trop tard pour lui. Ce ne serait pas responsable de notre part, que ce soit envers l'humanité ou nos employés, que de continuer de fermer les yeux sur un problème jusqu'au point où le niveau de dépendance de l'employé devient tel qu'il est incontrôlable ou irréversible. Par conséquent, nous sommes convaincus que, sur le plan prévention, nous devons avoir le droit non seulement de procéder à du dépistage avant embauche, mais de continuer ces tests médicaux à intervalles réguliers, afin d'identifier le problème avant qu'un accident ne se produise.

**M. Reid:** Monsieur Fletcher, je sais que le temps s'écoule très rapidement, mais j'aimerais maintenant laisser de côté la question de votre préoccupation envers la sécurité des activités ferroviaires et des gens qui se servent du réseau, pour parler des inspecteurs de la sécurité ferroviaire.

Si les directives données aux inspecteurs sont raisonnables et si, comme vous le dites, vous accordez une grande priorité à la sécurité, et nous le reconnaissons, ne croyez-vous pas qu'il serait acceptable de maintenir ces directives raisonnables? Je vous pose la question à cause de la première phrase de cette section dans votre déclaration:

Le sujet qui nous apparaît le plus préoccupant est celui de l'immense pouvoir accordé aux inspecteurs de la sécurité ferroviaire, qui ont accès à nos installations, peuvent effectuer des fouilles et des saisies. . .

Si l'on a donné à ces inspecteurs des directives raisonnables et si la sécurité a une grande priorité, comment pouvez-vous, dans ce premier paragraphe, utiliser des propos aussi sévères relativement aux inspecteurs et à l'utilisation et au fonctionnement des services ferroviaires?

**M. Fletcher:** Je crois que nos craintes tiennent au fait que, pendant la rédaction d'une loi, les gens raisonnables sont portés à tirer des conclusions raisonnables. Mais après un certain temps, certains jugements finissent par être portés qui ne sont ni permis ni prévus dans les pouvoirs contenus dans cet article du projet de loi. Nous n'entrevoions aucune difficulté à accepter le rôle et la responsabilité de l'inspecteur lorsqu'il s'agit pour lui d'exercer son autorité pour modifier la méthode de fonctionnement s'il ne la juge pas sécuritaire.

Toutefois, comme je l'ai dit tout à l'heure, je ne crois pas qu'il est possible de rédiger un règlement, une procédure ou une directive qui comporterait un ensemble d'instructions uniformes et bien fondées que l'inspecteur pourrait trainer dans ses poches et sortir à minuit pour

[Texte]

situation. Therefore, he is going to have to make his on-the-spot judgments on the basis of his experience and the information he sees at that moment in time. And still we do not have any problem with that. The problem we have is that the judgment is final. It is binding, for what period of time we do not know. And there is no court of review. We are simply saying that having had him make that judgment and issue an order, we would want a process for an immediate review of that order with railway participation and a higher officer of the regulatory authority.

Inspectors are human beings. They are subject to all of the pressures that human beings anticipate and are subjected to. We just think the powers are so sweeping that we are putting an awful lot of authority and responsibility on the shoulders of one individual with no real, immediate—and I underline immediate—court of review. We do not think that follows the normal democratic process that we are used to in this country.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Reid. I am sorry, your ten minutes are up.

Members of the committee, we have a technical problem. The legislative committee has been delayed until 11.30 a.m. We also have CP appearing before us, so if we could move to the second round and be as brief as possible in both questioning and answers, perhaps we can get on with CP afterwards. Mr. Tobin, you are next.

**Mr. Tobin:** There are two or three areas I wanted to cover. I just want to pick up where Mr. Reid left off when he was questioning Mr. Fletcher. I have some of Mr. Reid's concerns. On the one hand, we have the railway saying they want more wide-ranging or "sweeping" powers with respect to employee screening. You accept the two areas the Minister has identified. I do not think there is anything in the Minister's statement that takes away or impinges upon your pre-employment testing, which is now being done—so the third area is in place—and you are asking for a fourth area, which is on regular medical intervals. All of this in the name of safety. On the other hand, with respect to safety inspectors, you have a problem and you describe these as wide-ranging, sweeping powers that the safety inspector has.

Frankly, Mr. Fletcher, I would have thought that given that the CTC no longer exists as a semi-autonomous, if you want, quasi-independent agency, but rather, that we now have an NTA which operates under a policy directive from the Minister, in this bill the safety component of the regulatory agency is being transferred out of the NTA and into the Minister's shop for the stated reason of avoiding a conflict of interest between economic and safety regulation. Therefore the Minister now, in a way that has never been seen before, is directly responsible for safety.

[Traduction]

dire: bon, voici ce que vous allez faire dans cette situation. Par conséquent, il va devoir rendre des décisions sur place, en fonction de son expérience et de l'information qui lui est transmise à ce moment-là. Et là encore, nous ne voyons pas d'inconvénient. Le problème, c'est que la décision est finale. Son application est obligatoire, et nous ne savons pas pour combien de temps elle demeure valable. Sans oublier qu'il n'y a aucun tribunal d'examen. Tout ce que nous voulons dire, c'est qu'une fois la décision rendue et la directive émise, nous voulons un mécanisme d'examen immédiat de cette directive, avec la participation de représentants des chemins de fer et d'un cadre de l'organisme de réglementation.

Après tout, les inspecteurs sont des êtres humains. Ils subissent les mêmes pressions que tout le monde. A notre avis, les pouvoirs conférés sont si vastes que cela se résume à placer énormément d'autorité et de responsabilité sur les épaules d'une seule personne sans tribunal d'examen véritable et immédiat—et j'insiste sur «immédiat». A notre avis, cela n'est pas conforme au processus démocratique normal auquel nous sommes habitués au Canada.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Reid. Je suis désolé, mais vos dix minutes sont écoulées.

Messieurs, nous avons un problème d'ordre technique. Le comité législatif a été retardé jusqu'à 11h30. Il nous reste encore à entendre les représentants du CP; alors, j'aimerais que nous passions au deuxième tour. Veuillez faire en sorte que vos questions et réponses soient les plus brèves possible, afin que nous puissions ensuite passer à la délégation du CP. Monsieur Tobin, vous avez la parole.

**M. Tobin:** Je voudrais discuter avec vous d'autres sujets. Je vais d'abord continuer là où M. Reid a été interrompu dans sa discussion avec M. Fletcher. Je partage certaines des préoccupations de M. Reid. D'une part, la compagnie de chemins de fer demande des pouvoirs plus étendus, plus importants, au niveau de la sélection des employés. Vous avez accepté les deux circonstances énumérées par le ministre. Je ne vois pas ce qu'il y aurait dans sa déclaration pour vous empêcher de continuer votre dépistage avant embauche—donc, la troisième circonstance est prévue—et vous en demandez une quatrième, c'est-à-dire des examens à l'occasion de visites médicales périodiques. Tout ceci, au nom de la sécurité. D'autre part, vous semblez avoir des objections aux pouvoirs étendus des inspecteurs de la sécurité ferroviaire, pouvoirs que vous qualifiez d'immenses.

Tout de même, monsieur Fletcher, la CCT n'existe plus comme organisme semi-autonome ou, si vous préférez, quasi indépendant. Elle a été remplacée par l'Office national des transports, qui tient son mandat d'une directive de politique du ministre. Dans ce projet de loi, l'élément sécurité des responsabilités de l'organisme de réglementation est maintenant retiré de l'ONT pour être transféré sous la responsabilité du ministre justement pour éviter qu'il y ait un conflit d'intérêts entre les questions économiques et sécuritaires. Maintenant plus

[Text]

I would have thought that you would be satisfied that the Minister's directive and the kind of criteria the Minister establishes—because now the buck, in a way we have never seen before, stops at his desk—you would have been satisfied that you did have a very direct avenue, more so than has ever been the case, of raising these kinds of concerns so that the kind of criteria and so on that the Minister establishes, the kind of directives he gives to his people in the safety division, would reflect your concerns, concerns you can express from time to time in meetings with the Minister.

My concern is that by setting up this secondary test of the safety inspector's opinion, you put him in a position where he is intimidated, where when it becomes a question of acting or not acting, as you said in your own words, based on the information he has, based on his years of experience and based on his own best judgment, to my mind, if he errs from time to time—and no doubt they will err from time to time—at least we are satisfied knowing that they err on the side of caution. Now, why would you want to do anything that may change that?

**Mr. Fletcher:** I do not think we would anticipate doing anything that would change that. I think we have said that we accept the philosophy and we accept his right. What we are concerned—

• 1040

**Mr. Tobin:** No, Mr. Fletcher, perhaps I am not being clear. What I am saying to you, and this is what I want you to address, is do you not agree that if you were a safety inspector and you knew the company—that is, the railway—and ultimately some other authority, at a later point, after you made your decision, was going to review your decision. . . . From a company point of view, it would probably work for you. He probably would be a lot more cautious. I am saying that is not necessarily a good thing, given that you now have an avenue on safety matters direct to the Minister to express that kind of concern.

**Mr. Fletcher:** The avenue is not related to a specific issue. The avenue is related to the—

**Mr. Tobin:** It is a general one, sure.

**Mr. Fletcher:** —making of rules. The avenue can be very time-consuming; and in the meantime the operation that was judged to be in violation is not taking place.

We are not attempting to intimidate the inspector. The inspector is a free agent, with the power of the authority behind him. We recognize that and we recognize the need for it. All we are saying is that we do not think a decision made on the lead at midnight, in the circumstances of an operation that he witnesses, should be binding for a protracted period of time. There should be a review process. I have had some experience—

[Translation]

que jamais, c'est le ministre qui est directement responsable de la sécurité.

Aujourd'hui plus que jamais auparavant, la responsabilité est entre les mains du ministre lui-même. Je croyais que vous seriez convaincus que la directive du ministre et les critères qu'il a établis vous ouvriraient la voie plus que jamais auparavant pour lui faire part de vos préoccupations afin qu'il en tienne compte dans les critères et les directives qu'il établira en matière de sécurité.

Je crains que l'ajout de l'étape additionnelle de l'examen de la décision de l'inspecteur ne contribue à l'intimider, de sorte que l'information à sa disposition, ses années d'expérience et son propre jugement ne lui serviraient plus, car il n'osera plus prendre de décisions. A l'heure actuelle, s'il commet une erreur de temps en temps—et la chose est inévitable—au moins, nous savons qu'il a péché par excès de prudence. Pourquoi voulez-vous y changer quelque chose?

**M. Fletcher:** Nous ne voulons rien y changer. Nous avons déjà dit que nous acceptons le principe et que nous reconnaissons son droit. Ce que nous craignons. . .

**M. Tobin:** Non, monsieur Fletcher, je me suis peut-être mal fait comprendre. Voici ce que je voulais dire. Si vous êtes inspecteur de la sécurité et si vous savez que la compagnie—c'est-à-dire la compagnie de chemins de fer— a en définitive une autre autorité, va examiner votre décision. . . . Du point de vue de la compagnie, ce serait sans doute avantageux. L'inspecteur aurait tendance à être beaucoup plus prudent. Mais à mon avis, ce n'est pas nécessairement une bonne chose, puisque vous avez maintenant la possibilité de communiquer directement avec le ministre pour exprimer vos préoccupations sur les questions de sécurité.

**M. Fletcher:** Mais cela ne porte pas sur une question particulière. Cela concerne. . .

**M. Tobin:** De façon générale, oui.

**M. Fletcher:** . . . l'établissement de règles. Ce système peut exiger énormément de temps; entre-temps, l'activité jugée contraire aux règles n'a pas lieu.

Nous ne cherchons pas à intimider l'inspecteur. Il est un agent libre, avec tous les pouvoirs et l'autorité nécessaires. Nous le savons, et nous reconnaissons son utilité. Nous voulons simplement préciser qu'à notre avis, une décision prise par l'inspecteur sur le vif, à minuit, à la suite d'un incident dont il aurait été témoin, ne doit pas être ferme et immuable pendant trop longtemps. Il doit y avoir un processus d'examen. J'ai déjà connu des cas. . .

[Texte]

**Mr. Tobin:** But you are asking for an immediate review, before it even goes into place.

**Mr. Fletcher:** I do not think we defined it in that way. We would be—

**Mr. Tobin:** In your earlier comments to Mr. Benjamin you did. You said you would like to have the company and the supervisor come in and review that decision before it was even implemented.

**Mr. Fletcher:** Yes, we would like the supervisor of the operation and the inspector to sit down and review that before the order is made. That review is a 15- or 20-minute review. It is not a protracted formal review.

If he issued the order, as he would perhaps do, then we want to step back from that and say, okay, the order is in place; we are restricted by that order, and we will live by it. But let us not wait seven months for us to give technical evidence that the order was an error. Let us have a judgmental review at another level, a level that is perhaps less emotionally involved in the issue than are the supervisor and the inspector.

**Mr. Tobin:** Mr. Fletcher, before I go on to other issues, you have given us the example of the coupler on pressurized tank cars as having, not a fault, but a mark that was there as a result of, I suppose, a flaw in production. If it had a mark on it, it should not, because it makes it more difficult for you and inspectors to know if it is a good piece of equipment. That is one example. Looking at the total work that has been done by inspectors, is that representative? Does it happen 50% of the time, 60% of the time, 5% of the time?

**Mr. Fletcher:** No, it is infrequent.

**Mr. Tobin:** Very infrequent. So by and large their batting average is pretty damn good.

**Mr. Fletcher:** Their batting average historically has been very reasonable.

**Mr. Tobin:** So we could have had a whole bunch of examples here of all kinds of good calls that saved you and the company a lot of money and embarrassment and possible accidents.

**Mr. Fletcher:** Yes. And we are not attempting to limit them. What we are attempting to do is just get in an immediate court of review.

**Mr. Tobin:** Mr. Fletcher, another issue. You refer on pages 10 and 11 of your brief to subsections 39.(1) and 39.(7), on the question of passenger security. You basically make the argument that you did not think it was the intent of the legislation, certainly not, I suppose, in the consultative process, to include freight for inspection purposes, but rather the terminal area itself and passengers and passenger-related baggage. That is an interesting point, if it was not part of the consultative process. But it raises the question in my mind, if somebody wanted to do something, some of the things we have seen with Air India and so on, to a train, how is the

[Traduction]

**M. Tobin:** Mais vous avez demandé un examen immédiat avant même l'entrée en vigueur de la décision.

**M. Fletcher:** Je ne crois pas que c'est ce que nous avons dit. Nous serions. . .

**M. Tobin:** C'est ce que vous avez dit tout à l'heure à M. Benjamin. Vous avez dit que la compagnie et le superviseur devraient pouvoir examiner la décision avant qu'elle n'entre en vigueur.

**M. Fletcher:** Oui, nous voudrions que le surveillant de l'activité et l'inspecteur puissent s'asseoir et discuter de la décision avant que la directive ne soit émise. Il s'agit d'un examen de 15 ou 20 minutes. Il ne s'agit pas d'un examen formel de longue haleine.

Si la directive a déjà été émise, comme cela peut arriver, nous l'accepterons, puisqu'elle est déjà en vigueur. La directive nous lie, et nous allons l'accepter. Mais il ne faudra pas attendre sept mois pour décider qu'il y a eu une erreur d'ordre technique. C'est pour cela qu'il faut un examen de la décision à un autre palier, peut-être à un palier plus détaché émotionnellement de la question que celui du superviseur et de l'inspecteur.

**M. Tobin:** Monsieur Fletcher, avant de passer à d'autres questions, vous nous avez donné tout à l'heure comme exemple le fait que l'attelage des wagons-citernes pressurisés avait non pas une faille, mais une marque résultant, je suppose, d'un défaut de production. Il ne devrait pas y avoir de marque, car cela vous complique les choses, à vous et aux inspecteurs, lorsqu'il s'agit de décider s'il s'agit d'une bonne pièce. C'était là un exemple. Sur la totalité du travail des inspecteurs, croyez-vous que c'est représentatif? Est-ce que cela survient dans 50 p. 100, 60 p. 100, ou seulement 5 p. 100 des cas?

**M. Fletcher:** C'est très peu fréquent.

**M. Tobin:** Très peu fréquent. Donc, en général, leur taux d'erreur est plutôt bas.

**M. Fletcher:** Depuis toujours, leur taux d'erreur est tout à fait raisonnable.

**M. Tobin:** En d'autres termes, vous auriez pu nous citer toute une série d'exemples de bonnes décisions qui vous ont épargné beaucoup d'argent, en plus de vous éviter des accidents et des situations délicates.

**M. Fletcher:** Oui. Nous ne cherchons pas à limiter leurs décisions. Nous voulons simplement ajouter une étape d'examen immédiat.

**M. Tobin:** J'aimerais aborder une autre question. A la page 6 de votre mémoire, vous faites allusion aux paragraphes 39.(1) et 39.(7), sur la question de la sécurité des voyageurs. Vous semblez croire que l'objectif du projet de loi, du moins d'après les consultations, était non pas d'inclure les marchandises dans les inspections, mais plutôt la gare elle-même, les passagers et leurs bagages. Je trouve cela intéressant, surtout si cela ne faisait pas partie du processus consultatif. Mais je dois me poser la question suivante: qu'est-ce qui vous fait croire que le simple fait d'avoir inspecté la gare, les passagers et leurs bagages rend le train plus sécuritaire si nous n'examinons pas la

[Text]

train any more safe because we have taken care of people and passenger terminals and personal baggage but we do not bother to look at freight?

**Mr. Fletcher:** I think what you are into there is a trade-off. Is the opportunity for—

**Mr. Tobin:** Just one other thing, for the benefit of all of us. I assume freight will not be automatically examined every day, every trip, every piece, but rather where some cause or some reason for concern is shown. So why should freight be exempted when cause is shown?

**Mr. Fletcher:** For a couple of reasons. It does not specify when cause is shown. It leaves it, again, to the judgment of an individual as to the circumstances under which that freight would be inspected.

**Mr. Tobin:** What individual?

**Mr. Fletcher:** We are not sure. Maybe the inspector.

The second thing is if it is reasonable to subject railway freight to that kind of an inspection and the potential disruption to the flow of goods through that inspection, is it not reasonable, therefore, to subject highway freight to the same regulation? Does it apply—and this is a question, not an answer—to air freight? Is the potential for a disruption of the transportation system going to be limited by inspecting the freight when we have 21,000 miles of track out there that anybody can go out and disrupt at his convenience? We question the need for including freight in that context, and we are just a bit concerned that it does not apply to other modes.

• 1045

**Mr. Tobin:** I am curious to know whether you are making a case for provision, when appropriate legislation comes along, for inspection of freight on airplanes and on trucks, or whether you are making the case that freight ought to be dropped from this bill.

**Mr. Fletcher:** I am just drawing a comparison and I making the case that freight should be exempt from the bill and, if future experience requires freight to be included, that we deal with it at that time instead of having it hanging over our heads in the meantime.

**Mr. Tobin:** On employees' statements confidentiality, you expressed the concern that if these statements are not kept in confidence then employees may be less forthcoming, out of concern that what they say may be used against them in a later case. Are you suggesting to the committee that if an employee makes a statement in total confidence then whatever he says therefore would not be used against him in any future litigation?

[Translation]

marchandise? Qu'est-ce qui empêcherait quelqu'un de commettre un crime à bord d'un train, comme ce qu'on a vu avec Air India?

**M. Fletcher:** C'est une question de concessions. C'est la chance de...

**M. Tobin:** Dites-moi une autre chose, pour notre gouverne à tous. Nul doute que vous n'allez pas inspecter tous les jours chaque valise à chaque départ, mais seulement lorsqu'il y aura des raisons de croire qu'il y a lieu de s'inquiéter. Alors, pourquoi exclure la marchandise lorsqu'il y aurait juste cause de l'inspecter?

**M. Fletcher:** Pour quelques raisons. On ne précise pas ce qu'est la juste cause. Là encore, c'est à une personne qu'il incombe de décider si les circonstances justifient que la marchandise soit inspectée.

**M. Tobin:** Quelle personne?

**M. Fletcher:** Nous n'en savons rien. Peut-être l'inspecteur.

Deuxièmement, si l'on juge raisonnable de soumettre la marchandise transportée par train à ce genre d'inspection, compte tenu des retards éventuels que cela pourrait entraîner, n'est-il pas raisonnable de soumettre la marchandise transportée par camion au même règlement? Cela s'appliquerait-il—c'est une question, non pas une réponse—au transport aérien de marchandises? Le risque de perturbation du système de transport va-t-il être diminué par une inspection de la marchandise, alors qu'il existe 21,000 milles de voies ferrées que n'importe qui peut saboter à loisir? Nous ne voyons pas l'utilité d'inclure la marchandise dans ce contexte et nous ne comprenons pas que cela ne s'applique pas aux autres modes de transport.

**M. Tobin:** Je serais curieux de savoir si vous revendiquez l'inclusion, dans la loi pertinente, d'une disposition prévoyant l'inspection des marchandises à bord d'avions et de camions, ou si vous voulez tout simplement exclure l'inspection des marchandises de ce projet de loi.

**M. Fletcher:** Je ne fais qu'établir une comparaison et présenter des arguments pour justifier l'exclusion de la marchandise des inspections prévues dans ce projet de loi. Si l'avenir nous démontre que la marchandise doit être incluse, nous nous en occuperons à ce moment-là, au lieu de nous l'imposer dès maintenant.

**M. Tobin:** En ce qui concerne la confidentialité des déclarations faites par les employés, vous avez dit craindre que, si ces déclarations ne sont pas tenues confidentielles, les employés risquent de moins vous en dire, de peur que leurs aveux ne servent contre eux plus tard. Voulez-vous dire au Comité que, si un employé vous fait une déclaration confidentielle, rien de ce qu'il vous dit ne peut servir contre lui dans une enquête future?

[Texte]

**Mr. Fletcher:** At the moment employees' statements are privileged for internal use by the company solicitor and the use of investigations.

**Mr. Tobin:** But you would use those privileged statements in the case of a blatant act that would warrant action under the Criminal Code?

**Mr. Fletcher:** We use them for internal disciplinary processes. The difference here is that when an employee gives us a statement he knows that the most severe consequence is discipline. When he gives us a statement that may be used in the public record in litigation, he is not only subject to internal corporate or company discipline policies but also to all of the laws of the land.

**Mr. Tobin:** Yes. But I am trying to make the point that if an employee gives you a statement, even in confidence, that indicates that he was involved in an action that caused damage of goods or loss of life then surely you are not telling me that you would keep it internal.

**Mr. Fletcher:** What we are saying is that the regulator has the right to get his own statement governing that action, and he actually has more power in doing so than we have.

**Mr. Tobin:** I know, but if you had information that an employee was deliberately engaged in an action that caused loss of life or damage to equipment, are you telling us that you would not make that information available?

**Mr. Fletcher:** We have made it available on summons and request.

**Mr. Tobin:** You have, yes.

**Mr. Fletcher:** But we do not want it to be applied as a general rule.

**Mr. Tobin:** No, I understand that; but now, having made the point that in fact you have made that kind of information available in the past, I, as the devil's advocate, would ask myself whether or not you want employees' statements to remain confidential primarily out of concern for employees in that they would feel more free to talk or whether there is not an element here, on the part of the company, of concern that employees' statements becoming public may embarrass the company.

**Mr. Fletcher:** If there is embarrassment for the company, it will inevitably out, and that certainly was not one of my motivations. We have two things here. We do not want routine investigations to be impeded by employees' reticence to talk freely.

**Mr. Tobin:** Last question, sir.

**Mr. Fletcher:** I have not answered your first question.

**Mr. Tobin:** Oh, sorry.

[Traduction]

**M. Fletcher:** Pour le moment, les déclarations des employés sont confidentielles et ne servent qu'à l'usage interne de l'avocat de la compagnie et dans le cadre des enquêtes.

**M. Tobin:** Mais utiliseriez-vous ces déclarations confidentielles dans le cas d'un acte évident qui justifierait une poursuite en vertu du Code criminel?

**M. Fletcher:** Nous nous en servons pour les mesures disciplinaires internes. La différence est que, lorsqu'un employé nous fait une déclaration, il sait que le plus qu'il aura à subir sera une mesure disciplinaire. Lorsqu'il nous fait une déclaration qui peut être utilisée dans le cadre d'une poursuite, il est non seulement passible d'une mesure disciplinaire en vertu des règles et des politiques internes de la compagnie, mais il est également assujéti à toutes les lois du pays.

**M. Tobin:** Oui, mais si l'employé vous fait une déclaration, même confidentielle, selon laquelle il aurait participé à un incident qui a entraîné l'endommagement de biens ou des pertes de vie, vous n'allez pas me faire croire que cela va rester entre lui et la compagnie.

**M. Fletcher:** L'agent de réglementation a le droit de rendre un jugement au sujet de cet incident, et, en fait, il a plus de pouvoirs que nous.

**M. Tobin:** Je le sais, mais si vous saviez pertinemment qu'un employé a participé consciemment à des activités qui ont entraîné des pertes de vie ou causé des dommages matériels, cacheriez-vous cette information?

**M. Fletcher:** Nous avons rendu publiques ce genre d'informations sur demande et sur présentation de sommations.

**M. Tobin:** Oui, je vois.

**M. Fletcher:** Mais nous ne voulons pas que ce soit une règle générale.

**M. Tobin:** Non, je comprends. Maintenant que vous avez reconnu que vous avez déjà eu l'occasion de rendre publiques ce genre d'informations, je me fais l'avocat du diable et je me demande si vous voulez préserver la confidentialité des déclarations de vos employés surtout par intérêt pour eux, pour qu'ils se sentent libres de vous parler, ou si c'est plutôt par crainte que ces déclarations ne soient rendues publiques et ne soient source d'embarras pour la compagnie.

**M. Fletcher:** S'il y a une source d'embarras pour la compagnie, cela va inévitablement ressortir, et ce n'est certainement pas cela qui motive ma réponse. Deux choses nous intéressent. Nous ne voulons pas que la crainte des employés de parler librement entrave la tenue d'enquêtes ordinaires.

**M. Tobin:** Une dernière question.

**M. Fletcher:** Je n'ai pas répondu à votre première question.

**M. Tobin:** Ah, pardon.

[Text]

**Mr. Fletcher:** We want employees to feel free to tell us what happened so we can direct corrective action at the problem; that is the first step. Secondly, we want the employee to feel free to tell us what happened so he is facing only internal discipline, not five years in jail or whatever the penalty may be. If we build into the routine process, the investigation for running through a switch, the fact that it may be used in litigation, then we are going to end up with 10 lawyers sitting in the room all representing 10 employees and we will never get anything done, with all due respect to my attorney friend here.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, this is the last question.

**The Vice-Chairman:** In all fairness, Mr. Tobin, perhaps we will give Mr. Benjamin four minutes because we have to get on to CP also. We have no choice; with the rules and procedures we have to get out of here by 11.30 a.m., not because we want to.

**Mr. Benjamin:** Every now and again this happens, and if I have to resort to measures in the House of Commons that will cause bells to ring and then nobody meets. . . This nonsense of two committees meeting at the same time on transportation legislation has to stop.

**The Vice-Chairman:** The Chair agrees with you, Mr. Benjamin, but we have to live with the rules we have now.

**Mr. Benjamin:** That damn legislative committee on Bill C-52 had better be cancelled for today. We have the railways in front of us; we never get the CPR, but we have, for a change, today. It is just totally unfair to this committee.

• 1050

**The Vice-Chairman:** What the Chair is saying, and I am at the mercy of the committee, is we have to be out of here at 11.30 a.m. and we come back at 3.30 p.m. But I think in all fairness to the people sitting on the legislative committee, we should try to let everyone have an opportunity to ask questions.

**Mr. Tobin:** On a point of order, we are the same people on both committees. It is the absolute measure of anarchy having two committees operating at once. We are not different people.

**Mr. Benjamin:** We will just not transfer to the legislative committee, and therefore it cannot meet. To hell with it.

**The Vice-Chairman:** In any case, Mr. Fletcher has given the same answer to three different Members of Parliament on the same question.

**Mr. Benjamin:** Mr. Fletcher, can you give me a brief explanation of the employee assistance plans that are

[Translation]

**M. Fletcher:** Nous voulons que les employés se sentent libres de nous raconter ce qui est arrivé, afin que nous puissions prendre les correctifs nécessaires. Voilà la première étape. Deuxièmement, nous voulons que l'employé se sente libre de nous raconter ce qui est arrivé, sachant qu'il n'est possible que de mesures disciplinaires internes, et non pas de cinq ans d'emprisonnement, ou pire. Si nous incluons dans le processus normal d'inspection l'examen de toutes les aiguilles, au cas où elles doivent servir dans une poursuite, nous allons nous retrouver avec dix avocats dans la même pièce représentant dix employés, et nous ne pourrions rien accomplir, sauf le respect que je dois à mon ami avocat ici présent.

**M. Tobin:** Monsieur le président, c'est ma dernière question.

**Le vice-président:** En toute justice, monsieur Tobin, il faudrait accorder quatre minutes à M. Benjamin, car nous devons aussi entendre les représentants du CP. Nous n'avons pas le choix; étant donné les règles et procédures qui nous sont imposées, nous devons sortir d'ici à 11h30, et ce n'est pas parce que nous le voulons.

**M. Benjamin:** De temps à autre, la situation se répète, et si je dois avoir recours à des mesures à la Chambre des communes qui déclenchent la sonnerie et qu'à ce moment-là, personne ne peut se réunir. . . Il faut mettre fin à cette pratique ridicule de faire réunir simultanément deux comités chargés d'étudier les lois sur les transports.

**Le vice-président:** Je suis entièrement d'accord avec vous, monsieur Benjamin, mais nous devons respecter les règles existantes.

**M. Benjamin:** On ferait mieux d'annuler ce foutu comité législatif sur le projet de loi C-52. Les représentants des chemins de fer sont ici; d'habitude, les représentants du Canadien Pacifique ne sont pas là, mais, pour une fois, ils y sont. C'est très injuste pour le Comité.

**Le vice-président:** Tout ce que je veux dire, et je suis entre les mains du Comité, c'est que nous devons sortir d'ici à 11h30 et revenir à 15h30. Mais je crois qu'en toute justice pour les membres du comité législatif qui sont ici, il faudrait donner à tout le monde l'occasion de poser des questions.

**M. Tobin:** Un rappel au Règlement; nous sommes membres des deux comités. Faire siéger deux comités en même temps, c'est l'anarchie parfaite. Nous ne pouvons pas être à deux places en même temps.

**M. Benjamin:** Nous n'irons tout simplement pas au comité législatif, et il ne pourra pas se réunir. Tant pis.

**Le vice-président:** De toute manière, M. Fletcher a répondu trois fois à la même question posée par trois députés différents.

**M. Benjamin:** Monsieur Fletcher, pourriez-vous m'expliquer rapidement les programmes d'aide aux

## [Texte]

currently in place? Are they on every district, every region, every division? And are they administered only by the company, or are they administered jointly between the company and the unions?

**Mr. Fletcher:** They are on every region, regionally located. They are administered wholly by the company. The expense of them is company borne, but we do ask for union participation in identifying candidates for the program.

**Mr. Benjamin:** Do you not think the employee assistance program would be more effective if it was jointly administered by the union, that they would have as big a stake in it as the company and the individual employee?

**Mr. Fletcher:** I think the union would balk at sharing the cost of the program, if that is what we mean by administration, and I think they would not want to be bogged down on the detail of shepherding each individual through the program. I think the union have taken on a significant responsibility when they agreed to identify people who are candidates for the program. I have never heard a union officer ask for involvement beyond that, and I would not expect that he would. But we would be open to his further participation. There is no question about that.

**Mr. Benjamin:** You are already paying the cost anyway, so why would you want the union to put some money in?

**Mr. Fletcher:** We are in trouble.

**Mr. Tobin:** You would not have to sell the CN Tower.

**Mr. Benjamin:** When you were talking about statements and what not, the whole business of the protection of whistle-blowers, and I do not mean the locomotive engineer blowing the locomotive whistle. . . I remember a few years ago one was drawn to my attention of a carman bad-ordering a car. His superior took the bad-order tag off and ordered it to go on the train anyway. That person was considered a trouble-maker, insubordinate, and so forth. Do you think it would be proper to have in the legislation that the whistle-blower would be fully protected from any retaliatory action by his employer or his immediate superiors?

**Mr. Fletcher:** Sir, the section of the Labour Code that you referred to earlier provides that protection and perhaps does not need to be duplicated in this legislation. In the type of case you refer to, there is a wide variance between bad-ordering a car for safety defect and bad-ordering it for an environmental service or service defect. If we had a failure in the industry in the past in that context, it is that we have failed to describe that there are three or four different kinds of bad-orders and we just used the generic term of "bad-order".

**Mr. Benjamin:** The Foisy commission recommendations regarding hours of work and the

## [Traduction]

employés qui sont actuellement en vigueur? Existent-ils pour chaque district, chaque région, chaque division? Sont-ils administrés seulement par la compagnie, ou conjointement par la compagnie et les syndicats?

**M. Fletcher:** Ces programmes sont en vigueur dans chaque région et ils sont entièrement administrés par la compagnie. La compagnie en assume les frais, mais la participation des syndicats est sollicitée lorsqu'il s'agit de trouver des candidats au programme.

**M. Benjamin:** Ne croyez-vous pas que le programme d'aide aux employés serait plus efficace si le syndicat pouvait participer à son administration, étant donné que cette question l'intéresse tout autant qu'elle intéresse la compagnie et les employés concernés?

**M. Fletcher:** Je pense que le syndicat refuserait de partager les coûts du programme, si c'est ce que vous entendez par administration, et je doute qu'il accepte de suivre chaque employé pendant la durée du programme. À mon avis, le syndicat a assumé une importante responsabilité lorsqu'il a accepté de trouver des candidats éventuels au programme. Je n'ai jamais entendu de représentant syndical demander que sa participation soit accrue, et cela m'étonnerait. Cependant, nous n'y verrions aucun inconvénient. C'est bien clair.

**M. Benjamin:** Vous en payez déjà les coûts; alors, pourquoi demander au syndicat de contribuer de l'argent?

**M. Fletcher:** Nous sommes en difficulté.

**M. Tobin:** Vous n'auriez pas à vendre la tour du CN.

**M. Benjamin:** Vous parliez tout à l'heure des déclarations, et toute cette sorte de choses, de toute la question de protéger ceux qui tirent la sonnette d'alarme, et je ne parle pas du mécanicien de locomotive. . . Je me souviens qu'il y a quelques années, on m'avait mentionné l'affaire d'un wagonnier qui avait fait réformer un wagon. Son superviseur a renversé sa décision et a fait rajouter le wagon au train. Le wagonnier en question était considéré comme un contestataire, insubordonné, etc. Croyez-vous qu'il conviendrait de prévoir une disposition selon laquelle le dénonciateur serait pleinement protégé contre toute mesure de représailles de la part de son employeur ou de son supérieur immédiat?

**M. Fletcher:** La protection dont vous parlez est prévue dans l'article du Code du travail que vous avez mentionné tout à l'heure, et je ne crois pas qu'il soit nécessaire de le répéter dans ce projet de loi. Dans l'exemple que vous citez, il y a toute une différence entre le fait de réformer un wagon à cause d'une défectuosité sécuritaire et de le réformer à cause d'un problème environnemental ou d'une défectuosité de service. Si, par le passé, il y a eu un manque à ce niveau dans le secteur, c'est que nous n'avons pas su préciser qu'il existe trois ou quatre types de réformes et que le terme «réforme» n'est qu'un terme générique.

**M. Benjamin:** Dans quelle mesure le CN a-t-il appliqué les recommandations de la Commission Foisy au sujet des

*[Text]*

mandatory rest periods, how far has CN progressed on that, and how is it working?

**Mr. Fletcher:** We have fully implemented, on a system basis, the eight-hour mandatory rest after specified periods on duty. We have gone through a month's review of that performance with the Railway Transport Committee, and the failures we identified in that review of thousands of employment opportunities were I think less than 0.001 of the opportunities. We took corrective action to ensure that not even that number of violations occurs in the future.

On the rest of the Foisy issues—the quality-of-life issues, if you want to call it that—identified in, I believe it was, paragraphs 2(b), (c) and (d) of his recommendations, those issues are so sweeping and so broad in their change that they attack the very foundation of the employee-employment relationship and the kind of operation the railways are faced with. I believe, by mutual agreement between the RTC and the unions and the railways, and I would not want to speak on behalf of the unions in this, there was a recognition that those issues were so broad and so sweeping that they could not be dealt with in the same context as national negotiations which started October 1, 1985 and are still in the arbitration process. Although we are doing research on how we might deal with them in the closed period of contract, there has been no active move toward finalization of those specific issues—in any case, not in a formal way. We are all doing research getting ready for it, but nothing has been implemented.

• 1055

**Mr. Benjamin:** On the matter of the working conditions—his recommendations on locomotive cab conditions as to noise, temperature, vibration, seating, toilet facilities, handwashing facilities, etc.—how far has CN progressed on that?

**Mr. Fletcher:** We are almost totally in compliance. We have one kind of freight unit that is due for retirement in the next short period of time where it is physically impossible to do all those things on the cab, and we have explained that to the RTC. We have an agreement with them, I believe with union understanding, if not concurrence, that it is impossible on those units. Of course, our basic freight fleet is fully in compliance with those standards.

**Mr. Benjamin:** The company's plans with respect to changes to your operating rules, is that just general operating rules, or will you be able to change the Uniform Code of Operating Rules as well?

**Mr. Fletcher:** We would be able to change the Uniform Code of Operating Rules under the proposed legislation, as long as it met the specifications of the regulation. That is my understanding.

**Mr. Benjamin:** And those two would be done in consultation with the employees?

*[Translation]*

heures de travail et des périodes de repos obligatoires, et comment les choses se passent-elles?

**M. Fletcher:** La mise en vigueur est complète, à l'échelle du système, et les employés ont une période de repos obligatoire de huit heures après une période de travail précise. Le Comité du transport ferroviaire a fait un examen d'un mois de ce système, et sur des milliers de possibilités d'emplois, il a détecté un taux d'erreur de 0,001 p. 100. Nous avons même fait le nécessaire pour éliminer cette faible marge.

Pour ce qui est des autres questions soulevées par la Commission Foisy—il est question de qualité de vie, si vous voulez—mentionnées, je crois, aux paragraphes 2b), c) et d) de ses recommandations, elles sont si générales et si étendues qu'elles attaquent la base des relations employeur-employé et le système de fonctionnement des compagnies de chemins de fer. Suite à une entente à laquelle la CTCF, les syndicats—mais je n'ai pas l'intention de parler en leur nom—et les chemins de fer sont parvenus, on a admis, je crois, que ces questions avaient trop d'envergure et de portée pour pouvoir être soulevées dans le contexte des négociations nationales qui ont débuté le 1<sup>er</sup> octobre 1985 et qui sont toujours en arbitrage. Quoique nos recherches se poursuivent quant à la façon de les aborder au cours de la durée limitée de la convention, aucune tentative n'a été faite en vue de prendre des décisions finales à leur sujet—en tout cas, aucune décision officielle. Nos recherches ont pour but de nous préparer, mais rien n'a été mis en oeuvre.

**M. Benjamin:** Au sujet des conditions de travail—celles qui ont trait au poste de conduite: bruit, température, vibration, sièges, toilettes, lavabos, etc.—dans quelle mesure le CN a-t-il progressé?

**M. Fletcher:** Nous avons presque entièrement respecté les normes. Nous avons certains wagons de transport, qui seront désaffectés d'ici peu, où il est matériellement impossible d'apporter tous ces changements au poste de conduite, ce que nous avons expliqué au CTCF. Nous nous sommes entendus avec ce comité, avec l'assentiment des syndicats, je crois, sur l'impossibilité d'effectuer ces transformations. Bien entendu, notre parc de base se conforme entièrement à ces normes.

**M. Benjamin:** Au sujet des plans de la société vis-à-vis de la modification des règles d'exploitation, s'agit-il tout simplement de généralités, ou bien serez-vous en mesure de modifier le Code uniforme des règles d'exploitation?

**M. Fletcher:** Nous pourrions modifier le Code uniforme des règles d'exploitation conformément aux dispositions du projet de loi, dans la mesure où ces changements se conforment aux prescriptions du règlement. C'est ce que j'ai cru comprendre.

**M. Benjamin:** Et ces deux choses se feraient en consultation avec les employés?

[Texte]

**Mr. Fletcher:** Yes.

**Mr. Benjamim:** Would this be a standard Uniform Code of Operating Rules, as between CN and CP? I believe the UCORs that have been in place for so many years are pretty well the same on both railways, are they not?

**Mr. Fletcher:** Yes. The uniform code was written by the railways, standardized by the railways, and then became a regulation, I believe, in about 1976. It would be our preference, of course, to have a standardized code. There is nothing that says that it would not be standardized.

**Mr. Benjamim:** I presume, then, that discussions are presently going on, as between CN and CP, as to proposed changes in UCORs.

**Mr. Fletcher:** We have had a proposed change to the UCRO in motion for several years. It is now at the final draft review stage by a working committee of the Railway Association of Canada. It has been through several alterations in its development. I would expect that would become the operating rules we would be recommending to the Minister.

**Mr. Benjamin:** Can you give us some specific examples of changes in the UCORs that are being discussed, the kind of changes you would like to have?

**Mr. Fletcher:** In general terms what it does is move the operating rules into the 21st century where technology is going to assist in some of the current processes. For instance, right now the rule requires that when a dispatcher issues a train order to an operator that order is to be repeated back to the dispatcher and at every word in that repeat he must underscore the written record he has in his book.

**Mr. Benjamin:** I used to copy them.

**Mr. Fletcher:** Yes. I knew the example would be appropriate.

A specific change would allow the electronic transmission of that data and the electronic verification of that data. There are a number of changes in those kinds of procedures. Of the 670-some rules currently in the Uniform Code of Operating Rules, there would be an update or modernization of, I would estimate, one third. They are procedural in nature to recognize technology and changing circumstances.

**Mr. Benjamim:** What about things like spelling mistakes?

**The Vice-Chairman:** Mr. Benjamim, the Chair interrupts.

• 1100

**Mr. Benjamin:** That was something that was always safeguarded in the repetition of—

[Traduction]

**M. Fletcher:** Oui.

**M. Benjamim:** Les Codes uniformes des règles d'exploitation du CN et du CP vont-ils être identiques? Je crois que les codes utilisés depuis bien des années sont plus ou moins identiques, n'est-ce pas?

**M. Fletcher:** Exact. Ces codes uniformes ont été rédigés et normalisés par les chemins de fer, avant qu'on ne les transforme en règlement, en 1976, je crois. Nous préférierions, bien entendu, que tous les codes soient normalisés; rien ne dit qu'ils ne le seront pas.

**M. Benjamim:** J'imagine alors que les entretiens se poursuivent entre le CN et le CP quant aux modifications à apporter au Code uniforme.

**M. Fletcher:** Nous projetons des modifications à ce code depuis plusieurs années. Nous en sommes maintenant à l'étape de l'ébauche finale, qui est l'oeuvre d'un comité de travail de l'Association des chemins de fer du Canada. Ce travail a comporté de nombreuses modifications. J'imagine que la version finale constituera le code des règles d'exploitation que nous allons recommander au ministre.

**M. Benjamim:** Pourriez-vous nous citer quelques exemples des modifications envisagées au Code uniforme et qui ont été discutées, le genre de modifications que vous souhaitez?

**M. Fletcher:** Au niveau des généralités, nous voulons que les règles d'exploitation s'adaptent au XX<sup>e</sup> siècle, époque où la technologie profitera à certains des processus actuels. Ainsi, selon le règlement actuel, lorsque le régulateur envoie un ordre au mécanicien, ce dernier doit le répéter au régulateur, et chaque mot qu'il répète est inscrit et souligné dans le journal de bord qu'il doit tenir.

**M. Benjamim:** Je recopiais les ordres jadis.

**M. Fletcher:** J'ai bien pensé que cet exemple vous irait.

Le changement qui est recommandé, c'est de permettre la transmission et la vérification électronique de ces ordres. D'autres changements de ce genre sont proposés dans le cas d'un certain nombre de procédures. Des quelque 670 règles qui se trouvent actuellement dans le Code uniforme des règles d'exploitation, le tiers, environ, sera mis à jour ou refondu. Il s'agit de modifications à la procédure qui tiennent compte de l'évolution de la technologie et des conditions d'exploitation.

**M. Benjamim:** Et que va-t-on faire des coquilles, mettons?

**Le vice-président:** Monsieur Benjamin, la présidence vous interromp.

**M. Benjamim:** C'est ce qui constituait toujours une garantie dans la répétition de...

[Text]

**The Vice-Chairman:** Your four minutes have been inflated to 10 minutes, Mr. Benjamin. The Chair is at the mercy of the committee.

**Mr. Benjamin:** Since when?

**The Vice-Chairman:** The thing is we have the CP appearing before us this morning. But if the committee wishes to continue questioning the witnesses from CN, then I think it is only fair, in politeness and in the spirit of harmonious co-operation, for us to ask CP whether they will be available to come back at 3.30 this afternoon. We do have CP, Algoma, and VIA to go through today, like it or lump it. That is a reality and fact of life. So the Chair is at the mercy of the committee.

**Mr. Tobin:** Mr. Thacker has a question, and I believe, Mr. Benjamin, you are good for two weeks of questioning with CN. So we must put some reasonableness into this. Mr. Tobin.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I just have one question. It will be asked quickly. I do not know if it will be answered quickly; I presume it could be. Then I think we should go to CP immediately, even if that means we back into Bill C-52. I am sorry, but frankly, these two witnesses are very important. In fact, I submit they are the primary witnesses on this bill, in addition to the unions.

**The Chairman:** And the Chair does not intend to belittle the importance of the CN witnesses. We have Mr. Thacker. Do you still wish to ask your question? Mr. Benjamin is trying to put one short question, Mr. Tobin, then we shall go to CP.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I just wanted to ask Mr. Fletcher, who was a very interesting and informative witness here today, one last question. That is on the question of fines which provide for up to possibly \$50,000 for the companies per day. That is maximum. And \$10,000 for employees. Quite a few people have expressed comment, I must say in all quarters of the House, that this does not seem to be a reasonably balanced limit within which an appropriate authority could operate in determining maximum fines. What do you think?

**Mr. Fletcher:** I think the fact that a fine exists would be all the deterrent a company needs. I would not want to be guilty and found guilty and fined \$1, and I certainly think that \$50,000 is significant enough for me to have to do some explaining.

**Mr. Tobin:** No, but I am asking you about... that is the highest possible under any circumstance. I am asking you about the balance between \$10,000 for a single employee, earning whatever he earns, \$25,000, \$35,000, \$40,000 a year, and a company with assets of megamillions—I do not know about your debt—but what about that relative balance? Surely it does seem odd, does it not?

[Translation]

**Le vice-président:** Vos quatre minutes sont devenues dix minutes, monsieur Benjamin. La présidence est à la merci du Comité.

**M. Benjamin:** Depuis quand?

**Le vice-président:** Je dois dire que le CP doit comparaître ce matin. Si le Comité souhaite toutefois poursuivre l'interrogatoire des témoins du CN, j'estime qu'il n'est que juste et poli, dans un contexte de collaboration harmonieuse, de demander aux représentants du CP s'il leur serait possible de revenir à 15h30 cet après-midi. Nous devons entendre aujourd'hui les représentants du CP, d'Algoma et de VIA, bon gré mal gré. Voilà la réalité. La présidence est donc à la merci du Comité.

**M. Tobin et M. Thacker** ont des questions à poser, quant à vous, monsieur Benjamin, je crois que vous pourriez interroger le CN durant deux semaines. Il nous faut donc tenter d'être raisonnables. Monsieur Tobin.

**M. Tobin:** Monsieur le président, je n'ai qu'une seule question à poser, et je serai bref. Mais je ne sais pas si la réponse sera aussi brève; cela se pourrait. Nous pourrions passer dès lors aux témoins du CP, même si cela entraîne le retour au projet de loi C-52. Je suis désolé, mais à vrai dire, ces deux témoins sont des plus importants. En fait, je dirais qu'ils sont les deux principaux témoins au sujet de ce projet de loi, les syndicats mis à part.

**Le président:** Et la présidence ne souhaite pas amoindrir l'importance des témoins du CN. Il y a aussi M. Thacker. Désirez-vous toujours poser votre question? M. Benjamin va tenter de poser une brève question, monsieur Tobin, puis nous passerons au CP.

**M. Tobin:** Monsieur le président, je veux simplement poser une dernière question à M. Fletcher, qui s'est révélé aujourd'hui un témoin des plus intéressants et des plus instructifs. C'est au sujet des amendes imposées aux sociétés ferroviaires, qui pourraient atteindre 50,000\$ par jour. C'est le maximum. Et 10,000\$ pour les employés. Bien des gens, dans l'ensemble de la Chambre, ont dit que cela ne semble pas être une limite équilibrée et raisonnable à l'intérieure de laquelle les autorités compétentes pourront fixer des amendes maximum. Qu'est-ce que vous en pensez?

**M. Fletcher:** Je crois que la seule mention d'une amende constitue un moyen de dissuasion suffisant pour les sociétés. Je ne souhaiterais pas être trouvé coupable et me voir imposer une amende d'un dollar, et je crois bien que la perspective d'une amende de 50,000\$ suffirait pour que je sois disposé à fournir certaines explications.

**M. Tobin:** Pardon, mais ce que je vous demande... ce sont les maximums prévus en toutes circonstances. Je vous demande de commenter l'écart entre 10,000\$ pour un employé, dont le salaire annuel est de 25,000\$, 35,000\$ ou 40,000\$, mettons, et le montant prévu pour une société dont l'actif atteint plusieurs millions de dollars... j'ignore l'étendue de vos créances... mais trouvez-vous que cet écart soit juste? Cela semble un peu bizarre, n'est-ce pas?

*[Texte]*

**Mr. Fletcher:** Again, you are into a judgment area and I think you can question any amount. I think from a company perspective, any fine, the fact that we were guilty, is deterrent enough. And if you want to do it on the basis of earnings, then maybe there will be a negative fine some years in our case.

**Mr. Benjamin:** One quick supplementary. In the case of a fine on an employee, assuming employee means anywhere from the president down to the most junior one, what is the policy of Canadian National in the event that you yourself were found guilty, Mr. Fletcher, and fined \$10,000, and a section man out in the hills somewhere got fined \$10,000? What is the policy of CN? Would CN pay that fine for you?

**Mr. Fletcher:** I think it would hinge on whether it was a dereliction of duty on my part, and in that case I would expect to have to pay the fine myself. If it were within what we would prescribe as normal application of duties, then the company would defend me and pay the fine.

**Mr. Benjamin:** Would the same thing apply to a junior employee?

**Mr. Fletcher:** Yes, we would defend the section man.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Fletcher and colleagues, for having appeared before this committee this morning. I am sure that with the members we have sitting on the Transport Committee we will have future occasions to meet again. We thank you for having appeared before us.

**Mr. Fletcher:** Thank you very much, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** We would now call CP. Yes, Mr. Thacker?

**Mr. Thacker:** We have 25 minutes and I suspect that is not enough for CP. I do not think we should blame any of our witnesses for any of this hold-over because this committee decided it wanted to hear both witnesses this morning. The committee on Bill C-52 itself, as a committee, decided it wanted to hear the Canadian Federation of Labour this morning. So if there is a problem, it is totally because of ourselves as Members of Parliament. But if we are not going to be over to the hearings on Bill C-52 for 11.30 a.m., I presume I should touch base with the chairman and ask him to apologize to the Canadian Federation of Labour and reschedule them for this afternoon or some later time.

**Mr. Benjamin:** That is a scheduling problem, then. Both should not be meeting on the same day. I was not aware yesterday that there was a meeting today on Bill C-52. I am only subbing on that committee for my colleague, but I am not going to it—

*[Traduction]*

**Mr. Fletcher:** Là encore, il s'agit d'une question de jugement; je crois que tout écart pourrait être contesté. Aux yeux de la société, toute amende, le fait d'être trouvée coupable, constitue un moyen de dissuasion suffisant. Et si l'on veut que cet écart soit proportionnel aux gains, il pourrait arriver qu'il faille un jour nous imposer une amende négative.

**Mr. Benjamin:** Une brève question complémentaire. Au sujet des amendes imposées aux employés, en supposant que le terme «employé» englobe tant le président que le plus modeste subalterne, quelle serait la politique du CN, au cas où vous-même, monsieur Fletcher, seriez trouvé coupable et obligé de verser une amende de 10,000\$, et où un simple préposé aux compartiments aurait aussi à verser 10,000\$? Quelle est la politique du CN? Va-t-il acquitter cette amende pour vous?

**Mr. Fletcher:** Cela dépend: si j'ai effectivement manqué à mes devoirs, je peux m'attendre à être tenu d'acquitter l'amende moi-même. Si c'est dans le contexte normal de mes attributions, la société va alors me défendre et acquitter l'amende.

**Mr. Benjamin:** La même politique s'applique-t-elle à un subalterne?

**Mr. Fletcher:** Oui, la société se porterait à la défense du préposé aux compartiments.

**Le vice-président:** Je vous remercie beaucoup, vous et vos collègues, monsieur Fletcher, d'avoir comparu ce matin devant le Comité. Étant donné les députés qui siègent au Comité des transports, je suis sûr que nous aurons d'autres occasions de nous rencontrer. Merci d'avoir comparu ce matin.

**Mr. Fletcher:** Merci bien, monsieur le président.

**Le vice-président:** Nous invitons maintenant le CP à venir témoigner. Oui, monsieur Thacker?

**Mr. Thacker:** Il nous reste 25 minutes, et je crois bien que cela ne sera pas suffisant pour le CP. J'estime que nous ne pouvons pas rejeter le blâme sur les témoins pour cet état de choses, car c'est le Comité qui a décidé d'entendre ces deux séries de témoins ce matin. Le Comité qui étudie le projet de loi C-52 a décidé qu'il voulait entendre la Fédération canadienne du travail ce matin. Par conséquent, s'il y a des difficultés, c'est entièrement à nous qu'elles sont attribuables en tant que députés. Si nous ne pouvons toutefois assister à la séance relative au projet de loi C-52, qui est prévue à 11h30 ce matin, j'imagine qu'il faudra communiquer avec le président de ce comité et le prier de nous excuser auprès de la Fédération canadienne du travail et demander à cette dernière de comparaître cet après-midi ou plus tard.

**Mr. Benjamin:** Il y a donc un conflit d'horaires. Les deux comités ne devraient pas siéger la même journée. J'ignorais encore hier que le comité qui étudie le projet de loi C-52 devait siéger aujourd'hui. Je ne fais que remplacer l'un de mes collègues à ce comité, mais je ne vais pas y aller. . .

[Text]

[Translation]

• 1105

**Mr. Thacker:** But again, Mr. Benjamin, it is Members of Parliament who are causing the problems.

**Mr. Benjamin:** Well, that was decided a long time ago.

**The Chairman:** Gentlemen, on the point—

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I am sorry, but on a point of order—

**The Chairman:** Mr. Benjamin, I am dealing with one point of order. Mr. Thacker, the Chair concurs with what you have said, and if the committee so agrees, we will proceed with CP. If we cannot finish—obviously we will probably not finish by 11.30 a.m.—we will call CP back this afternoon, and starting at 3.30 p.m., we shall work through until we have finished our agenda for the day.

**Mr. Thacker:** I think we could perhaps fit in the Canadian Federation of Labour at 12 noon on Bill C-52. We had two witnesses there this morning; we now have just one. If we agreed to pop over there at 12 noon, I am sure. . . Does the committee agree to hear that at 12 p.m.? That gives us almost a whole hour with CP.

**The Chairman:** Okay, we are so agreed. We have a period before us now for CP Rail, with Mr. John P. Kelsall, vice-president of operations and maintenance system. Mr. Kelsall, the committee welcomes you for your appearance before us. Perhaps you can make your opening remarks, and then we shall proceed to questions.

**Mr. John P. Kelsall (Vice-President, Operations and Maintenance System, CP Rail):** Right. I will try to provide an overview in view of the time constraints rather than reading it word for word.

CP Rail welcomes and supports the initiative taken by the government. We believe Bill C-105 can help modernize the regulatory environment of Canadian railway transportation. More important, it can help ensure that Canadian industry is provided with safe, efficient and cost-effective transportation. With this in mind, we hope our comments will assist the committee in refining and improving the bill.

Our comments are in two stages. Today we want to provide you the context within which we must assess the bill and identify areas where we believe there is room for improvement. We will also have some comments on drug and alcohol testing. At a later date we will provide a specific commentary, together with suggested amendments.

The bill has already been the subject of considerable deliberation and consultation, and CP Rail was pleased to have participated in that process. The overall thrust of

**M. Thacker:** Encore une fois, monsieur Benjamin, ce sont les députés eux-mêmes qui sont à l'origine du problème.

**M. Benjamin:** Enfin, la chose a été décidée il y a longtemps.

**Le président:** Messieurs, au sujet de. . .

**M. Benjamin:** Pardon, monsieur le président, mais le Règlement a été invoqué. . .

**Le président:** Monsieur Benjamin, je traite d'un seul appel au Règlement à la fois. Monsieur Thacker, la présidence souscrit à votre remarque, mais si le comité y consent, nous entendrons le CP. Si nous ne pouvons terminer à temps—il est évident que nous ne pourrions probablement pas terminer avant 11h30—nous pourrions demander au CP de comparaître cet après-midi, à partir de 15h30, et nous pourrions continuer à siéger jusqu'au moment où notre ordre du jour sera épuisé.

**M. Thacker:** Je crois que l'on pourrait demander à la Fédération canadienne du travail de comparaître à 12 heures au sujet du projet de loi C-52. Nous avions deux séries de témoins à entendre ce matin; il n'en reste plus qu'une. Si nous convenons de nous rendre à 12 heures à l'autre comité, je suis sûr que. . . Le comité accepterait-il de commencer à siéger à 12 heures? Cela nous donnerait près d'une heure avec le CP.

**Le président:** D'accord. Nous allons maintenant entendre CP Rail et son vice-président de l'Exploitation et de l'Entretien, M. John P. Kelsall. Monsieur Kelsall, le comité vous souhaite la bienvenue. Vous pouvez faire votre présentation, puis nous passerons aux questions.

**M. John P. Kelsall (vice-président, Exploitation et Entretien, CP Rail):** D'accord. Vu le peu de temps à ma disposition, je vais vous donner un aperçu de ma présentation, plutôt que de la lire textuellement.

CP Rail appuie l'initiative prise par le gouvernement, initiative qu'elle accueille favorablement. A notre avis, le projet de loi C-105 peut contribuer à la modernisation de l'environnement réglementaire des transports par chemin de fer au Canada. Chose plus importante, cette mesure peut permettre d'assurer la sécurité, l'efficacité et la rentabilité de ce secteur canadien de l'industrie des transports. Cela dit, nous espérons que notre intervention aidera le comité à amender et à améliorer ce projet de loi.

Notre intervention comporte deux volets. Nous voulons aujourd'hui situer le contexte dans lequel ce projet de loi doit être évalué et cerner les domaines dans lesquels nous croyons qu'il y a une possibilité d'amélioration. Nous formulerons aussi des remarques au sujet des tests relatifs aux drogues et à l'alcool. Plus tard, nous vous transmettrons des observations précises, de même que nos propositions d'amendements.

Le projet de loi a déjà fait l'objet de beaucoup de délibérations et de consultations, auxquelles CP Rail a eu le plaisir de participer. L'orientation globale du projet de

*[Texte]*

Bill C-105 is significant. The government says it intends to redirect its regulatory resources with reduced emphasis on construction aspects and more focused measures relating to the safety of rail operations and maintenance. This approach should place greater responsibility and accountability on the railways themselves for ensuring a safe system. This has the promise of making a clearer distinction between managing and regulating, an approach that CP Rail supports.

Clearly, safety regulation anchored in the railway pioneering era of a century ago is inadequate to the realities of the 1980s. For that reason, CP Rail supports the reduced emphasis on regulating the construction of railway structures. The present level of regulation is no longer necessary. If millions of dollars are being invested in a new bridge, it is hardly in the railways' interest to erect a structure that is not going to do the job.

While this approach is a welcome one, the manner in which the new philosophy will be applied could be as restrictive or more restrictive than the present environment. In CP Rail we recognize that the day-to-day application of the legislation's provisions will ultimately depend very much on us and on our continued ability to perform safely. At the same time, we hope legislators will give adequate recognition to the railways' attention to safety.

Our own safety record and that of the Canadian railways is a good one, and it has been steadily improving in absolute terms in proportion to workload and against other railways in North America. Those facts are well known to the committee and to the government. What appears less understood is the incentive to be safe. Emphasizing safety first is the only sound policy CP Rail can follow. Quite apart from our fundamental responsibility to our dedicated and experienced work force, derailments and accidents have an enormous human and financial cost and the motivation to minimize accidents is considerable. Avoidance of such losses is a far more powerful incentive to operate safely than fines or penalties.

A safe railway is the only way to have an efficient railway. Concerns that the railways will pursue efficiency at the expense of safety are unfounded. The record shows that there is very little in the way of railway technological advance that does not have a positive effect on both efficiency and safety—for example, train radio systems, centralized traffic control, continuous welded rail, track recording cars, hot box detectors, roller-bearing equipped freight cars, and advanced train control. While most of

*[Traduction]*

loi C-105 revêt une certaine importance. Selon le gouvernement, il faut réorienter ces ressources en matière de réglementation, mettre moins l'accent sur l'aspect de la construction et davantage sur les mesures de sécurité relatives à l'exploitation et à l'entretien des chemins de fer. Une telle démarche ne peut aboutir qu'à accroître les responsabilités et les attributions des chemins de fer en matière de sécurité ferroviaire. Il est permis d'y déceler la volonté d'une ligne nette de démarcation entre la gestion et la réglementation, démarche que CP Rail appuie entièrement.

Il est évident que les règlements de sécurité élaborés lors de l'établissement des chemins de fer, il y a un siècle, ne correspondent plus aux réalités des années 1980. Pour ce motif, CP Rail souscrit à l'importance moindre accordée aux règlements relatifs à la construction des installations ferroviaires. Les règlements actuels sont devenus superflus. Lorsque des millions de dollars sont consacrés à l'aménagement d'un pont, ce n'est guère dans l'intérêt des chemins de fer d'ériger une structure impropre à l'usage auquel on la destine.

Quoique cette démarche soit opportune, la façon dont cette nouvelle philosophie sera appliquée pourrait être aussi restrictive, sinon plus, que le régime actuel. CP Rail conçoit bien que la mise en oeuvre des dispositions du projet de loi repose en fin de compte sur nous-mêmes et sur l'efficacité de notre dispositif de sécurité. Parallèlement, nous espérons que les législateurs accorderont l'importance voulue aux soins que les chemins de fer apportent eux-mêmes à la sécurité.

D'ailleurs, en matière de sécurité, notre réputation et celle des chemins de fer canadiens est excellente, et elle n'a cessé de s'accroître, en termes absolus, par rapport à l'étendue de nos activités et vis-à-vis des autres chemins de fer en Amérique du Nord. Le comité et le gouvernement sont bien au courant de ces faits. Ce qui semble être moins bien compris, c'est l'incitation à la sécurité. Donner la primeur à la sécurité, c'est la seule politique valable que CP Rail puisse suivre. Mis à part notre responsabilité fondamentale envers notre personnel dévoué et chevronné, les déraillements et les accidents entraînent des coûts énormes sur les plans humain et financier, ce qui nous incite fortement à prendre des mesures visant à diminuer le nombre d'accidents. Éviter de telles pertes peut être une motivation beaucoup plus puissante en ce qui concerne la sécurité que d'être à la merci d'amendes ou de sanctions.

• 1110

La sécurité et l'efficacité d'un service de chemin de fer ne font qu'un. Nul n'a raison de croire qu'une société de chemin de fer favorise l'efficacité aux dépens de la sécurité. L'expérience du passé le prouve: il n'y a guère de progrès technologique dans le domaine ferroviaire qui n'ait pas eu un effet positif tant pour l'efficacité que pour la sécurité—ainsi, les systèmes radio à bord des trains, le contrôle centralisé du trafic, les longs rails soudés, les voitures d'inspection de la voie, les détecteurs de

*[Text]*

these initiatives have evolved independently from regulatory initiatives, other changes were slower to come about and sometimes only after protracted public examination. Such delays impose unnecessary costs. These costs impose a burden first on the railway, but ultimately on the users of railway transportation.

CP Rail advised this committee a year ago that it foresaw the effects of Bill C-18 leading to serious revenue attrition for the railways. We also said that the impact of reduced revenues and reduced capital spending was that discretionary expenditures on new technology would necessarily be the first to suffer, followed by reduced investment in the physical plant. This would lead, over time, to lowering of train speeds to permit continued safe train operations. In other words, less revenue means less service, not less safety. In this environment, the change is to achieve a balance between sufficient regulation to ensure protection of the public while avoiding regulation that inhibits innovation and effectiveness.

CP Rail offers its comments on five specific areas of the proposed legislation. First, dealing with performance standards and formulation of rules and regulations, in the bill's approach to regulating railway safety two important new concepts are brought forward: performance standards and filing of railway rules embodied in Parts I and II respectively.

Part I of the bill provides for regulation of railway works, including line works, by the establishment of performance standards and technical specifications. The use of performance standards suggests that the regulator would primarily monitor results, the railway would manage the methods used to achieve the desired results. CP Rail supports this approach. The focus should be on performance standards which would facilitate the implementation of new technology and stimulate innovation. Technical specifications which tend to become locked into the technology of their time would necessarily restrict innovation.

The second new concept embodied in Part II provides for railways to write their rules and file them with the Minister of Transport for approval. If the Minister is dissatisfied with the rules submitted, we hope there would be an opportunity for consultation to avoid the necessity of imposing overriding regulations. The two new principles are positive steps. Unfortunately, their application is unduly limited. In the case of performance standards, the concept is only reflected in Part I of the bill

*[Translation]*

surchauffe, les wagons-marchandises à roulements à billes et le contrôle avancé des trains. Quoique la plupart de ces progrès se soient réalisés sans l'aiguillon de la réglementation, d'autres changements se sont concrétisés plus lentement, parfois seulement sous la poussée patiente du grand public. De tels retards engendrent des coûts inutiles. Et ces coûts imposent un fardeau tout d'abord aux chemins de fer, mais en fin de compte aux usagers du service ferroviaire.

Il y a un an, CP Rail a informé le comité que l'adoption du projet de loi C-18 aurait pour conséquence, à son avis, d'éroder sérieusement les revenus des chemins de fer. Nous avons également affirmé que la baisse des revenus et la baisse des dépenses en capital, auraient un effet négatif d'abord sur les sommes qui pourraient être consacrées aux nouvelles technologies, puis sur les investissements relatifs aux installations matérielles. Au bout d'un certain temps, un tel état de choses entraînerait la diminution de la vitesse des trains, pour des motifs de sécurité. Autrement dit, une baisse de revenu entraîne une baisse des services, non pas des mesures de sécurité. Dans ce contexte, il s'agit de trouver un équilibre entre avoir suffisamment de règlements pour assurer la protection du grand public, mais pas trop de règles qui inhiberaient l'innovation et l'efficacité.

CP Rail fait porter ses observations sur cinq aspects précis du projet de loi. Tout d'abord, pour ce qui est des normes de rendement et de la formulation des règles, compte tenu de la démarche adoptée dans la mesure à l'étude à l'égard de la réglementation de la sécurité ferroviaire, deux nouvelles notions importantes sont utilisées pour la première fois: les normes de rendement et le dépôt des règles établies par les chemins de fer, dont il est fait mention dans les parties I et II respectivement.

La partie I du projet de loi a trait à la réglementation des travaux relatifs aux installations ferroviaires, y compris l'aménagement des lignes, au moyen de l'établissement de normes de rendement et de spécifications techniques. Le recours aux normes de rendement laisse prévoir que la réglementation va consister surtout en une surveillance des résultats, tandis que les chemins de fer vont superviser les méthodes employées afin d'obtenir les résultats voulus. CP Rail appuie cette démarche. L'attention doit se porter sur les normes de rendement qui facilitent la mise en route d'une nouvelle technologie et qui stimulent l'innovation. Quant aux spécifications techniques, qui tendent à se figer dans la technologie de l'époque, elles vont nécessairement freiner l'innovation.

La deuxième nouvelle notion, qui figure dans la partie II, a trait à la sanction, par le ministre des Transports, des règles établies par les chemins de fer eux-mêmes. Au cas où le ministre se déclarerait insatisfait des règles qui lui sont soumises, nous espérons que l'on aura prévu un temps de consultation, afin d'éviter le recours à des règlements qui infirmeraient ceux des chemins de fer. Ces deux nouvelles notions offrent des aspects positifs. Malheureusement, leur application en est indûment

*[Texte]*

applying to construction or alteration of railway works, including line works, and not in Part II, which deals with safe operation and maintenance of railway works and equipment.

CP Rail recommends that Part II refers to regulation by performance standards. Similarly, the principle of filing of rules with the Minister, at present limited to operating matters embodied in Part II, should also apply to construction or alteration of railway works. We recommend that the railways should be able to file engineering standards with the Minister for approval under Part I in the same manner as it would file operating rules and matters covered by Part II.

Secondly, railway safety inspectors: Bill C-105 authorizes a railway safety inspector to prohibit the use of the railway or railway equipment when he is of the opinion that there is an immediate threat to safe railway operations. Although the bill grants these significant powers, it is silent on the qualifications of the inspectors and their accountability.

We recommend that the minimum qualification for a railway safety inspector be required to be set out in a regulation. Should an inspector come upon a situation representing significant and immediate danger, CP Rail would want this information brought to its immediate attention. If a company officer is in a position to take action at the time, the inspector should communicate his concerns to him, enabling the officer to decide what action is appropriate and by definition assume responsibility on the spot.

CP Rail believes that management requires the authority to act commensurate with its responsibility for operating safely. The inspector should only invoke his powers if he is not satisfied with management's judgment. Where an inspector acts to forbid railway operations, the act should provide for his decision to be subject to review upon written request of a railway company. Such a provision would provide all parties with an objective, after-the-fact opportunity to assess the situation and to evaluate the appropriateness of the inspector's actions.

• 1115

Another form of inspection, that prompted by security considerations, is unnecessarily broad. By extending its provisions covering searches to freight and unaccompanied goods, the bill could obstruct freight transportation. Ensuring the security of freight already falls within the mandate of the railway's own police forces, which are well-equipped for this task and operate

*[Traduction]*

limitée. Dans le cas des normes de rendement, cette notion ne se retrouve que dans la partie I du projet de loi, celle qui a trait à la construction et à la modification d'installations ferroviaires, y compris l'entretien des lignes, mais non pas à la partie II, qui porte sur la sécurité de l'exploitation et l'entretien des installations et du matériel ferroviaires.

CP Rail recommande que la partie II fasse également allusion aux normes de rendement. De même, la pratique de soumettre les règles au ministre, que l'on veut limiter à présent à l'exploitation selon la partie II, devrait aussi s'appliquer à la construction ou à la modification des installations ferroviaires. Nous recommandons que les chemins de fer soient autorisés à soumettre à la sanction du ministre les normes de rendement qui relèvent de la partie I, aussi bien que les règles et les modalités d'exploitation qui relèvent de la partie II.

Deuxièmement, les inspecteurs de la sécurité ferroviaire: le projet de loi C-105 autorise un inspecteur de la sécurité ferroviaire à interdire l'usage d'installations ou de matériel ferroviaires, lorsqu'il y voit une menace immédiate à la sécurité ferroviaire. D'une part, le projet de loi confère à ces inspecteurs des pouvoirs importants, d'autre part, il est muet au sujet des qualifications des inspecteurs et de leurs responsabilités.

Nous recommandons que les règlements fassent état des exigences minimales qu'un inspecteur de la sécurité ferroviaire doit remplir avant d'être nommé. Au cas où un inspecteur estimerait que telle ou telle situation constitue une menace importante et immédiate, CP Rail voudrait que la chose lui soit signalée dans les plus brefs délais. Si un agent de la société est en mesure de prendre des dispositions sur-le-champ, l'inspecteur devrait se mettre en communication avec lui, pour que l'agent puisse décider des mesures à prendre et, selon ses attributions, assumer ses responsabilités sur place.

CP Rail estime que la direction a besoin pour agir de pouvoirs qui soient compatibles avec ses attributions en matière de sécurité ferroviaire. L'inspecteur ne devrait exercer ses pouvoirs que s'il se déclare insatisfait du jugement porté par la direction. Lorsqu'un inspecteur entend interdire l'usage de certaines installations ferroviaires, il devrait être tenu par la loi de soumettre sa décision à un examen officiel, si les chemins de fer en font la demande par écrit. Une telle disposition permettrait à toutes les parties de faire une évaluation objective, *post facto*, de la situation, de même que des mesures préconisées par l'inspecteur.

Une autre forme d'inspection, qui est motivée par des facteurs de sécurité, se révèle d'une portée trop large. En permettant que les perquisitions s'étendent aux marchandises et aux biens non accompagnés, le projet de loi pourrait faire obstacle au transport des marchandises. La sécurité des expéditions relève déjà de la compétence des services policiers rattachés aux chemins de fer,

[Text]

in close co-operation with local, provincial, and federal police forces.

Thirdly, dealing with emergency directives, the Minister's ability to issue emergency directives with the potential to override existing rules and regulations is a significant power. The bill should contain a provision that, as a first step, the Minister's concerns regarding an emergency directive be conveyed immediately to senior railway management, preferably before issuing a directive, to allow the railway first to rectify the problem that has led to the Minister's intervention.

Fourthly, dealing with public safety and road crossings. The bill addresses the points of interface between railways and public roads, be they at a level crossing or a grade separation. These meeting points have historically been a primary concern of Parliament exercising its responsibility to protect the public. The subtitle preceding clause 12 does not reflect the matter of public safety. This more limited approach is sharply at variance with Parliament's long-standing practice of assisting public safety, dating back to the establishment of the Railway Grade Crossing Fund in 1909.

Crossing accidents are by far the most dangerous interface between the public and rail operations. The pressure for new grade separations and reconstruction or improvement of existing ones will increase as urban areas continue to expand. The bill should recognize that grade separations and crossing protection primarily enhance public safety and public convenience. Their contribution to safe railway operations is secondary.

The bill proposes a significant shift in the financial burden for protecting and enhancing public safety at railway crossings from Parliament to other parties, including the railways. We believe this will reduce the number of urgently required crossing protection and grade separation projects that are implemented.

The bill also appears to restrict government funding to only the capital costs of this work. Historically, government funding has applied to all the construction costs. It reduces maximum government funding of grade separation construction from 80% to 50%. This is contrary to the public safety thrust of the proposed legislation. It does not commit any specific funds to increasing public safety at railway crossings. The funding of \$230 million in 1978 has now been spent. Public safety requires a new financial commitment by government.

[Translation]

services qui sont bien équipés pour cette tâche et qui travaillent en étroite collaboration avec les corps policiers aux paliers local, provincial et fédéral.

Troisièmement, injonction ministérielle: le projet de loi confère au ministre un pouvoir important, celui d'émettre des injonctions ministérielles qui annulent les règles et les règlements en vigueur. La mesure à l'étude devrait préciser que, à prime abord, les raisons qui poussent le ministre à émettre une injonction devraient être communiquées sans délai à la haute direction des chemins de fer, de préférence avant l'émission de l'injonction, afin de permettre aux chemins de fer de résoudre tout d'abord le problème qui a abouti à l'intervention du ministre.

Quatrièmement, sécurité publique et passages à niveau: le projet de loi fait état des croisements de routes et de voies ferrées—passages à niveau ou sauts-de-mouton—lesquels relèvent depuis toujours de la compétence du Parlement dans le cadre de ses attributions en matière de sécurité publique. Le sous-titre qui précède l'article 12 ne fait nullement mention de la sécurité publique. Une démarche aussi restreinte va nettement à l'encontre de l'usage parlementaire depuis longtemps établi—contribuer à assurer la sécurité publique—usage qui remonte à l'établissement du Fonds des passages à niveau en 1909.

Les accidents qui surviennent aux passages à niveau constituent de loin le danger le plus grave auquel expose le public. Au fur et à mesure que les agglomérations urbaines prennent de l'essor, des pressions vont s'exercer davantage pour l'aménagement de nouveaux sauts-de-mouton et pour la reconstruction ou l'amélioration des passages à niveau existants. Le projet de loi devrait tenir compte du fait que les sauts-de-mouton et les passages à niveau contribuent grandement à assurer la sécurité du grand public. Leur effet sur la sécurité de l'exploitation ferroviaire est d'ordre secondaire.

Le projet de loi propose un déplacement du fardeau financier en imposant à d'autres parties, y compris les chemins de fer, plutôt qu'au Parlement, l'amélioration des dispositifs de protection et de sécurité aux passages à niveau. Nous estimons qu'une telle mesure va entraîner une baisse sensible des projets relatifs aux passages à niveau et aux sauts-de-mouton, en dépit de l'urgence de ces améliorations.

Il appert que le projet de loi restreint le financement gouvernemental uniquement aux coûts en capital. Depuis toujours, les fonds gouvernementaux se sont appliqués à tous les frais de construction. En matière d'aménagement des sauts-de-mouton, le projet de loi fait passer la quote-part maximale du gouvernement de 80 p. 100 à 50 p. 100. Voilà qui est contraire à l'idée centrale du projet de loi, c'est-à-dire la sécurité publique. Le projet de loi n'engage aucun montant déterminé pour améliorer les dispositifs de sécurité aux passages à niveau. Les 230 millions de dollars octroyés en 1978 sont complètement épuisés. La sécurité publique exige un nouvel engagement financier de la part du gouvernement.

## [Texte]

This bill enables the National Transportation Agency to apportion costs of construction or reconstruction according to the benefit received. The apportionment criteria should reflect the fact that these works primarily benefit public safety and public convenience. In a competitive transportation marketplace a railway company cannot fund the construction of public roads and in effect subsidize the infrastructure of its competitors in the trucking industry. The bill should provide a fixed financial limit a railway company may be obliged to contribute to such work. This approach is consistent with existing regulations.

Fifthly, dealing with drug and alcohol testing, CP Rail supports the initiative undertaken by the Minister to investigate drug abuse in the railway industry and to determine the necessity for mandatory drug testing of specified rail workers. We participated actively in the task force established following the Hinton train collision. The task force commissioned a survey of railway personnel in safety-related occupations, which revealed that some 52% of respondents said alcohol use by employees has at some time compromised job safety, while 38% indicated use of drugs was a problem in the industry. These results clearly reveal the use of alcohol and drugs by railway employees poses a threat to public safety. In our view, there is a core of railway employees in safety-related positions who are substance-dependent and could be on duty while impaired. CP Rail's own initiatives, the Employee Assistance Program, supervision, co-operation with labour, as well as peer pressure, while generally successful, have been unable to identify this core group.

• 1120

In its recommendations, the task force endeavoured to strike a balance between the integrity of railway operations and respect for the individual employee, and its report recommended testing in four categories. We believe these four criteria will enable CP Rail to identify this core group of employees.

The Minister of Transport has endorsed post-accident and reasonable-cause testing, but these tests are only after-the-fact tests. The program envisaged by the task force to permit early rehabilitation and prevention of drug and alcohol abuse can only be accomplished by inclusion of before-the-fact tests.

In May 1987, CP Rail commenced pre-employment drug screening of operating employees. Individuals were

## [Traduction]

Le projet de loi permet aussi à l'Office national des transports de répartir les frais de construction ou de reconstruction en fonction des avantages reçus. Il faudrait en l'occurrence tenir compte du fait que des travaux de ce genre sont entrepris surtout pour accroître la sécurité du grand public. Dans un milieu aussi compétitif que les transports, une société de chemin de fer ne peut se permettre de financer l'aménagement de routes publiques, car cela équivaudrait en pratique à subventionner les infrastructures de ses concurrents, soit les sociétés de camionnage. Le projet de loi devrait donc fixer une limite à la quote-part qu'une société de chemin de fer doit verser pour la réalisation de tels travaux. Cette démarche sera conforme aux règlements actuels.

Cinquièmement, pour ce qui est des tests relatifs aux drogues et à l'alcool, CP Rail appuie l'initiative envisagée par le ministre, soit de faire enquête sur l'abus des drogues dans l'industrie ferroviaire et d'établir la nécessité pour certains cheminots de se soumettre à des tests obligatoires destinés à détecter l'usage de drogues. Nous avons grandement participé à l'enquête effectuée par un groupe de travail, suite à la collision de deux trains à Hinton. Ce groupe de travail a effectué un sondage parmi le personnel ferroviaire occupant des postes liés à la sécurité pour constater que 52 p. 100 environ des répondants ont affirmé que l'abus de l'alcool par les employés avait compromis la sécurité ferroviaire à certains moments, tandis que 38 p. 100 ont laissé entendre que l'abus des drogues constituait un problème au sein de l'industrie. Ces constatations révèlent sans l'ombre d'un doute que l'abus de l'alcool et des drogues par les cheminots risque de compromettre la sécurité ferroviaire. A notre avis, il y a un noyau de cheminots occupant des postes de sécurité, qui font un abus de drogues et d'alcool, abus qui affaiblit leurs facultés au travail. Il s'est révélé impossible d'identifier ce noyau, en dépit des mesures prises par CP Rail, du Programme d'aide aux employés, de la supervision, de la collaboration avec les syndicats, en dépit même des pressions exercées par les pairs, quoique ces dernières aient eu plus de succès.

Dans ses recommandations, le groupe de travail s'est efforcé de maintenir l'équilibre entre l'intégrité de l'exploitation ferroviaire et le respect dû à chaque employé; c'est pourquoi il préconise des tests dans quatre catégories. Nous croyons que ces quatre critères vont permettre à CP Rail d'identifier ce noyau d'employés.

Le ministre des Transports sanctionne dorénavant les tests effectués après un accident et pour des motifs raisonnables, mais ces tests ne surviennent qu'une fois le fait accompli. Le programme envisagé par le groupe de travail, en plus de la réhabilitation hâtive et de la prévention de l'abus des drogues et de l'alcool, ne peut se réaliser que par l'inclusion de tests antérieurs à de tels incidents.

En mai de 1987, CP Rail a mis en route le Programme de dépistage de l'usage de drogues pour ceux qui

[Text]

made aware that such tests are part of the normal pre-employment medical checkup and were required to give their consent for such tests. At that time, they were given the opportunity to identify and have recorded any drugs being used for medical purposes.

Notwithstanding these procedures, from May 1987 until the end of the year, 16% of the applicants tested positive. These results are alarming and underline the essential need to continue with these pre-employment tests. There is no way, in today's environment, that anyone can credibly advocate a safe railway industry without support for comprehensive, reliable, before-the-fact testing.

The testing of in-service personnel during scheduled medical examinations will permit early detection and consequent enrolment in rehabilitation programs and counselling. In our view, the earlier the problem is recognized, the greater are the chances for rehabilitation to succeed.

Now, CP Rail has had such a program for 15 years. This program is designed not to penalize the employee, but to assist him in overcoming the problem. Steps were introduced to include a wage-loss replacement plan for the period of treatment and support for continued abstinence. Continued employment was reviewed in those cases where help was refused by the employee, or in the event of a violation of the current regulation which prohibits the possession or use of intoxicants or narcotics by employees on or subject to duty.

The results of the recent Transport Canada survey indicate drug and alcohol abuse by an unacceptable number of employees prior to going on duty or while on duty. These findings require action by all concerned. To enable CP Rail to carry out its responsibilities, the enabling legislation should permit all four tests as recommended by the task force.

In conclusion, CP Rail appreciates this opportunity to appear before this committee and provide its views on these important matters. This legislation can provide a great step forward for a safe and effective regulation. We look forward to continuing our active involvement by providing you, in the next few weeks, with specific suggestions for amendments and by participating in the preparation of regulations. Thank you very much.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Kelsall. The committee would indeed appreciate your sending your recommendations or proposed amendments to the committee.

**Mr. Benjamin:** Mr. Kelsall, what is your position?

**Mr. Kelsall:** I am vice-president of operations and maintenance for CP Rail Systems.

[Translation]

postulaient un emploi dans un service d'exploitation. Les candidats ont été avisés que ces tests faisaient partie de la visite médicale normale, mais qu'ils ne pouvaient être effectués sans leur consentement. Ils avaient la possibilité, à ce moment-là, de divulguer et de faire consigner toute drogue qu'ils employaient à des fins médicales.

Nonobstant cette procédure, de mai 1987 jusqu'à la fin de l'année, les tests se sont révélés positifs chez 16 p. 100 des candidats. Ce sont des résultats alarmants, qui soulignent le besoin essentiel de poursuivre ces tests antérieurs à l'emploi. Dans la conjoncture actuelle, il est impossible de parler de sécurité ferroviaire au sein de l'industrie sans appuyer la réalisation de tests exhaustifs, fiables et antérieurs aux événements.

Grâce aux tests effectués sur le personnel en fonction, lors des examens médicaux prévus, il sera possible de découvrir rapidement les employés en cause et de les inscrire à des programmes de réhabilitation et d'orientation. A notre avis, plus tôt le problème est admis, plus la réhabilitation a des chances de succès.

Or, CP Rail administre un tel programme depuis 15 ans. On ne cherche pas à pénaliser l'employé, mais bien de l'aider à régler ce problème. On a institué un programme de remplacement des salaires au cours de la période de traitement, afin d'encourager les employés à ne plus faire usage de drogues. En cas de refus de l'employé, son dossier fait l'objet d'un examen, en vue de son congédiement, notamment lorsque l'employé a enfreint la règle actuelle qui interdit la possession ou l'usage d'intoxicants ou de narcotiques lorsqu'un employé est en fonction ou peu avant son entrée en fonction.

Selon un sondage récent de Transports Canada, un nombre inacceptable d'employés abusent de drogues ou d'alcool avant d'entrer en fonction ou lorsqu'ils sont en fonction. A la lumière de ces résultats, des mesures s'imposent de la part de tous les intéressés. Afin de permettre à CP Rail de s'acquitter de ses attributions, le projet de loi devrait autoriser les quatre tests préconisés par le groupe de travail.

En conclusion, CP Rail désire vous remercier de lui avoir permis de comparaître devant votre Comité pour lui faire connaître ses vues sur ces questions importantes. Le projet de loi à l'étude peut constituer un grand pas en avant pour l'établissement d'un dispositif de sécurité efficace. Nous continuerons à vous assurer de notre concours en vous fournissant, d'ici quelques semaines, certaines propositions d'amendements, puis en prenant part à la rédaction des règlements. Merci bien.

**Le vice-président:** Merci bien, monsieur Kelsall. Le Comité tient beaucoup à recevoir vos recommandations ou vos propositions d'amendements.

**M. Benjamin:** Monsieur Kelsall, quel poste occupez-vous?

**M. Kelsall:** Je suis vice-président de l'Exploitation et de l'Entretien à CP Rail.

[Texte]

**The Chairman:** We will now go to questioning. Mr. Tobin.

**Mr. Tobin:** I thank Mr. Kelsall for his brief. I note that the private railway operation of this country has a brief whose conclusions are amazingly similar to the public railway company's conclusions.

I want to ask Mr. Kelsall about this question of railway safety inspectors. You did not prioritize it as your number one item, and CN did, but you certainly add heavy emphasis. Let me say that I am a disinterested party looking at your brief, but I almost detect a tone of hostility towards these safety inspectors. I say that because you recommend that the minimum qualification for a railway safety inspector be required to be set out in regulation. Now, perhaps I am imagining things. I submit I probably am in terms of hostility. Nevertheless, you would not have made that kind of suggestion—at least I hope you would not—without reason. What are your reasons?

• 1125

**Mr. Kelsall:** I can tell you there is no such hostility.

**Mr. Tobin:** I thought I was imagining it.

**Mr. Kelsall:** Yes, you certainly are. I think we should really enunciate the principles under which we really see this function being carried out.

**Mr. Tobin:** But I am asking: what are the reasons for recommending minimum qualifications? If I recommend that there ought to be minimum qualifications for the vice-president of operations and maintenance system for CP, I am doing it for a reason. I obviously believe that in a past or current context—I am not suggesting this for a moment—the individual who holds the position or has held the position has not had sufficient qualifications. So if I make that recommendation to the board of CP, I am doing it for a reason.

You are recommending to us that we set up minimum qualifications for railway safety inspectors. What experiences have you had in the past that lead you to make that recommendation? You obviously believe that people who are not qualified are currently holding this position. Could you tell us more about about it?

**Mr. Kelsall:** Certainly the most recent event is the one Mr. Fletcher mentioned earlier this morning, where several hundred tank cars were removed from active service by an inspector who declared that the couplers were unsafe. This was done without consultation with the railway industry. Traffic was considerably delayed. Cars were taken out of service. Considerable expense was incurred in replacing numerous couplers. We were involved in that as well as the private car companies and CN.

[Traduction]

**Le président:** Nous passons maintenant aux questions. Monsieur Tobin.

**M. Tobin:** Je remercie M. Kelsall de sa présentation. Je note que les conclusions figurant dans le mémoire remis par la société de chemin de fer privée du Canada ressemblent étrangement à celles que la société de chemin de fer publique vient de nous fournir.

La question que j'adresse à M. Kelsall a trait aux inspecteurs de la sécurité ferroviaire. Vous ne leur avez pas accordé la priorité, au contraire du CN, mais vous en avez soulevé leur cas. Permettez-moi de dire que j'ai lu votre mémoire sans aucun parti pris, mais j'y décèle peut-être un ton un peu hostile à l'égard de ces inspecteurs. Ce qui me fait dire cela, c'est que vous proposez que les règlements fassent état des exigences minimales que doit remplir un inspecteur de la sécurité ferroviaire. Peut-être me fais-je des idées. C'est sans doute le cas en ce qui concerne l'utilité. Néanmoins, vous n'auriez pas fait ce genre de remarque—du moins je l'espère—sans raison. Qu'est-ce qui vous a poussé à le faire?

**M. Kelsall:** Je peux vous affirmer que cette hostilité n'existe pas.

**M. Tobin:** J'ai dû me faire des idées.

**M. Kelsall:** Sans aucun doute. Il convient d'énoncer les principes qui régiront, selon nous, l'exécution de ces fonctions.

**M. Tobin:** Ce que je veux savoir, c'est pour quelle raison on a recommandé des qualifications minimums? Si je recommande d'imposer des exigences minimums à l'égard du vice-président des Opérations et du Système d'entretien du CP, j'ai une bonne raison de le faire. C'est parce que je suis convaincu que par le passé ou à l'heure actuelle—loin de moi cette idée—l'actuel ou l'ancien titulaire du poste n'était pas suffisamment qualifié. Donc, si je fais une telle recommandation au conseil d'administration du CP, c'est pour une bonne raison.

Vous nous recommandez d'énoncer des compétences minimums pour les inspecteurs de la sécurité ferroviaire. En quoi votre expérience passée vous incite-t-elle à faire cette recommandation? Vous êtes manifestement convaincu que les gens qui occupent ce poste à l'heure actuelle ne sont pas qualifiés. Pouvez-vous nous en dire plus à ce sujet?

**M. Kelsall:** L'incident le plus récent est sans aucun doute celui dont a parlé M. Fletcher ce matin, où un inspecteur a retiré du service plusieurs centaines de wagons-citernes en déclarant que les attelages n'étaient pas sûrs. Il l'a fait sans consulter l'industrie ferroviaire. Le trafic a été considérablement retardé. Des wagons ont été mis hors service. Il a fallu dépenser des sommes considérables pour remplacer un grand nombre d'attelages. Nous avons pris part à cet exercice, ainsi que les sociétés de wagons privés et le CN.

[Text]

So what we are saying is that in view of the complexity of railway operations, whether it be in a mechanical area or the civil engineering side involving track or whether it be involved in safety standards for locomotives or for signal systems, which are very complex, the people who are carrying out the inspection should be qualified and should be familiar with the areas of operation in which they are inspecting.

**Mr. Tobin:** I absolutely agree that they ought to be as qualified as we can possibly make them and get them. There is no question about that. But I asked Mr. Fletcher, subsequent to that example—I think you were in the room—whether this was a general practice, whether this was the norm or whether it was an exception. I think he agreed with me—in fact, he probably used some of his own words rather than repeating mine—that by and large, generally speaking, they provide a good service.

So setting up the notion that in legislation—that is what you are suggesting—we ought to set up minimum qualifications is a very strong recommendation. Everybody errs. You err; I err. Safety inspectors, when they do err, had better err on the side of safety.

If I understand Mr. Fletcher correctly—perhaps you disagree with Mr. Fletcher—that this is the exception rather than the rule in the case of the couplers, then I still ask you: is there a sense in the industry...? I wish you would be frank with this committee; it is important. I am being adversarial here, but I am trying to draw you out; I am not disagreeing with you, necessarily. Is there a sense in the industry that the inspectors generally are not qualified? Is that what you are telling us?

**Mr. Kelsall:** No. What we are saying is that, with the role and the powers that will be given to the railway safety inspectors, for instance, to stop operations or take trains out of service or forbid a signal operation to go into place that would affect, say, an entire railroad's operations over a given subdivision or territory, that man should be qualified to carry out his investigation and determine that in fact there is an unsafe condition there.

**Mr. Tobin:** Would you agree with the statement, then, that today the people who are there—and you have more experience with them than anybody else in this room, in your particular job, or at least the kind of impact they can have—generally are well qualified and conscientious?

**Mr. Kelsall:** Yes, generally they are.

**Mr. Tobin:** Sound, reasoning people?

**Mr. Kelsall:** Yes, but let me elaborate. What we are saying in terms of the legislation is that there should be a requirement that a minimum qualification be reflected.

[Translation]

Étant donné donc la complexité de l'exploitation ferroviaire, qu'il s'agisse de questions mécaniques ou de problèmes relatifs aux voies, ce qui relève du génie civil ou encore des normes de sécurité visant les locomotives ou le système de signalisation qui sont très complexes, les responsables des inspections devraient avoir les qualifications voulues et connaître à fond le secteur d'exploitation qu'ils sont chargés d'inspecter.

**M. Tobin:** Je conviens parfaitement qu'ils devraient avoir le maximum de compétences. Cela ne fait aucun doute. Toutefois, après que M. Fletcher nous a cité cet exemple—je pense que vous étiez dans la salle—je lui ai demandé s'il s'agissait d'une pratique courante ou d'une exception. Il a convenu avec moi—en fait il l'a sans doute exprimé dans ces propres termes au lieu de répéter les miens—que, dans l'ensemble, en général, les inspecteurs fournissent un bon service.

Vous faites donc une recommandation très importante en disant que nous devrions fixer des critères minimums dans le projet de loi—car c'est bien ce que vous proposez. Tout le monde peut se tromper. Vous vous trompez, je me trompe. Quant aux inspecteurs de sécurité, s'ils se trompent, il vaut mieux que ce soit par excès de prudence.

Si je comprends bien ce qu'a dit M. Fletcher—peut-être n'êtes vous pas d'accord avec lui—à savoir que cette affaire des attelage est l'exception qui confirme la règle, alors je veux vous demander si dans l'industrie, on a l'impression...? Je veux que vous soyez franc avec le comité, car c'est important. Si j'ai l'air de vous contredire, c'est pour vous faire parler; je ne suis pas nécessairement en désaccord avec vous. Dans l'industrie, donc, a-t-on l'impression que les inspecteurs, dans l'ensemble, ne sont pas qualifiés? Est-ce bien ce que vous êtes en train de nous dire?

**M. Kelsall:** Non. Nous disons que, étant donné le rôle et les pouvoirs qui seront attribués aux inspecteurs de la sécurité ferroviaire, par exemple, pour suspendre les opérations ou retirer des trains des services ou encore pour empêcher la mise en place d'une signalisation qui se répercuterait, disons, sur toute les opérations ferroviaire dans une subdivision ou un territoire donné, eh bien la personne responsable devrait avoir les compétences voulues pour effectuer cette enquête et déterminer si les conditions d'exploitation sont vraiment dangereuses.

**M. Tobin:** Reconnaissez-vous, dans ces conditions, que les personnes actuellement en place—et vous les connaissez mieux que n'importe lequel d'entre nous, de par vos fonctions, ou du moins le rôle qu'elles peuvent jouer—sont en général bien qualifiées et consciencieuses?

**M. Kelsall:** Oui, en général, elles le sont.

**M. Tobin:** Ce sont des personnes sérieuses et intelligentes?

**M. Kelsall:** Oui, mais je voudrais vous donner quelques explications. Nous recommandons de prévoir dans le projet de loi une disposition relative aux qualités

## [Texte]

The exact qualifications or the minimum qualifications should be laid out by regulation.

**Mr. Tobin:** Okay. Now, you take a similar approach to CN. I think you go even farther than CN. You say he ought to notify a manager or company official, if he can find one, when he has a particular incident and turn it over to management. It is management's job to deal with the problem. Failing being able to make contact with a management individual, then he acts. As well, you asked for this right for a review upon written request.

Now, it seems to me you are going further. You are saying that really the job of the safety inspector is to be a spotter on the line. If he sees a problem, his job is to go. . . It almost sounds as if he is working for CP.

• 1130

**Mr. Kelsall:** No, he is not working for CP. But it gets back to the basic principle that we as the managers and operators of the railway have the primary concern for safe operations.

**Mr. Tobin:** You have a great record. There is no doubt about that.

**Mr. Kelsall:** Right on; we do, and it has not come easily. So we are saying to this man who is out there inspecting, would you please have the courtesy to speak to our division superintendent or to our master mechanic or to our track supervisor and bring your alleged violation or unsafe condition to that person. Perhaps he can correct it immediately, or perhaps there is a condition the inspector is not aware of. We are simply asking for the opportunity to know. If no railway officer is available, then invoke his power. All we are saying is that, upon our written submission, we would like to have an opportunity to review that.

**Mr. Tobin:** Let me just suggest, Mr. Kelsall, that it still seems to me that perhaps that kind of procedure ought to be outlined, if it is appropriate, by the Minister or by the division, rather than be found in legislation by restricting powers. In other words, there can be a procedure that is followed, even by regulation, if the Minister deems it appropriate, because the safety division is now in his shop, rather than limiting within the bill, in absolute terms, the safety inspector's power.

You also mentioned the question of freight. On the freight question, I agree with you that you cannot have the whole system shut down every day because somebody wants to go through all the freight or any piece of freight. But I presume the only reason the drafters would have left it in is that where cause is shown. . . I think what you are responding to is a worst-case scenario, a hypothetical situation at its worst. Nobody would envisage a situation where an inspector wants to go through your freight and shut down your system daily, or even weekly, or even

## [Traduction]

minimums requises. Les qualités proprement dites devraient être énoncées par règlement.

**M. Tobin:** C'est bien. Vous avez adopté la même attitude que le CN. Vous allez même plus loin que lui. Vous dites que l'inspecteur devrait avertir un directeur ou un cadre supérieur, s'il en trouve un, en cas d'incident particulier. C'est à la direction qu'il incombe de régler le problème. S'il ne peut pas communiquer avec un représentant de la direction, alors il prend les mesures qui s'imposent. En outre, vous avez demandé que la situation puisse faire l'objet d'un examen sur demande écrite.

Or, il me semble que vous allez encore plus loin. Vous dites qu'en réalité, l'inspecteur de sécurité est là pour surveiller toutes les opérations. S'il décèle un problème, il doit aller. . . on dirait qu'il travaille pour le CP.

**M. Kelsall:** Non, il ne travaille pas pour le CP. Toutefois, cela prouve que, en tant que gestionnaire et exploitant de la compagnie ferroviaire, nous sommes les premiers à nous préoccuper de la sécurité de l'exploitation ferroviaire.

**M. Tobin:** Il est certain que vos résultats sont excellents.

**M. Kelsall:** C'est un fait, mais cela n'a pas toujours été facile. Donc, nous demandons à l'inspecteur responsable d'avoir l'obligeance de signaler tout cas d'infraction au règlement ou de conditions dangereuses à notre surintendant divisionnaire, à notre mécanicien en chef ou à notre surveillant des voies. L'une de ces personnes pourra peut-être remédier immédiatement au problème, lequel peut être dû à des circonstances que l'inspecteur ignore. Nous demandons simplement d'être mis au courant. Si aucun responsable de la compagnie ferroviaire n'est disponible, alors l'inspecteur pourra user de ses pouvoirs. Nous demandons simplement, au moyen d'un mémoire écrit, d'avoir la possibilité d'examiner la question.

**M. Tobin:** J'aimerais vous dire, monsieur Kelsall, que je continue à croire qu'il vaudrait mieux que cette procédure soit établie, s'il y a lieu, par le ministre ou par la division, au lieu de limiter les pouvoirs des inspecteurs par une disposition législative. Autrement dit, s'il le juge nécessaire, le ministre peut suivre une procédure, même au moyen de règlements, car les responsables de la sécurité sont sur place, au lieu de restreindre en termes absolus les pouvoirs de l'inspecteur dans ce projet de loi.

Vous avez soulevé également la question du transport de marchandises. A ce sujet, je conviens avec vous que l'on ne peut pas suspendre toutes les opérations tous les jours parce que quelqu'un veut examiner toutes les marchandises ou une partie d'entre elles. Toutefois, je suppose que les rédacteurs du projet de loi ont décidé d'inclure cette disposition pour les cas où l'on prouve. . . Vous réagissez d'après moi au pire scénario possible, à la pire des situations hypothétiques. Personne ne s'attend à ce qu'un inspecteur veuille passer en revue toutes vos

*[Text]*

monthly, unless there is cause. So why would we not leave that power in the bill for when cause is shown?

**Mr. Kelsall:** If you look back over the history of the railway, our own police forces, together with the provincial police forces or the federal police forces, have been quite able actively to handle any problem that has come up in the security of handling freight. Frankly, it is more of a local problem. It could be theft; it could be removing radios out of automobiles in tri-levels. But that is a local matter that is usually handled by our police forces directly. In terms of broad security, we felt it would really apply primarily to passenger operations.

**Mr. Tobin:** I agree with how you described the kind of situation we have seen in past years and are likely to see in the years ahead. I am simply saying that I do not understand clearly why leaving the freight definition in necessarily leads to a new day for you and a different kind of practice. I do not see people exercising a right when no cause has been shown.

**Mr. Kelsall:** It is the type of approach I would take. If it works, do not try to fix it. It is working.

**Mr. Tobin:** I am interested in the question of drug and alcohol testing. You point out that you are doing, as CN does, pre-employment testing, or have begun doing that in recent years. You concur with the Minister for cause and post-accident, and you, like CN, ask that a fourth area be included, and that is the medical intervals, that drug testing be carried out then on employees.

You keep pointing out—and I agree with you absolutely—that the pre-employment testing is crucial. You have to catch it then and bring people in who obviously do not have the problem, or at least not at the time they are being hired. You both stress that so much that I somehow wonder whether you suspect someone is going to take that right away from you.

**Mr. Kelsall:** We are asking that the right to carry out pre-employment testing be included in the legislation because of possible human rights action. We have had none to date—and we have pre-employment-tested over 1,500 people—but the possibility is always there. We believe that where a person is going to be employed in a safety-sensitive position and the results have certainly indicated a major problem, it should be a mandatory right of the companies to carry this out.

*[Translation]*

marchandises et suspendre les opérations tous les jours, ou même toutes les semaines, ou encore tous les mois, à moins d'avoir de bonnes raisons de le faire. Alors pourquoi ne pas laisser ce pouvoir dans le projet de loi pour les cas justifiés?

**M. Kelsall:** Si vous passez en revue l'historique de la compagnie ferroviaire, notre police, de concert avec la police provinciale ou fédérale, a très bien réussi à régler tout problème qui s'est posé en matière de sécurité de la manutention des marchandises. En toute franchise, le problème n'est pas simplement local. Il peut s'agir d'un vol; il peut s'agir de radios qui ont été enlevées des automobiles dans les wagons à trois niveaux. Toutefois, il s'agit là d'un problème local qui est généralement réglé directement par nos policiers. Quant à la sécurité en général, elle s'applique essentiellement au transport de voyageurs, selon nous.

**M. Tobin:** J'approuve la façon dont vous avez décrit les problèmes qui nous ont été posés par le passé et qui se poseront vraisemblablement à l'avenir. Je dis simplement que je ne comprends pas pourquoi, si l'on maintient la définition des marchandises, cela va nécessairement changer les choses pour vous et vous obliger à modifier vos procédures. Je ne vois pas pourquoi des personnes useraient de leur droit si elles n'ont aucune raison de le faire.

**M. Kelsall:** C'est un peu l'attitude que j'adopterais. Le mieux est l'ennemi du bien. Le système fonctionne actuellement.

**M. Tobin:** La question de la surveillance de la consommation d'alcool et de l'usage des stupéfiants m'intéressent beaucoup. Vous signalez que vous avez entrepris ces dernières années, comme le CN, un programme de dépistage avant embauche. À l'instar du ministre, vous approuvez le principe des examens à la suite d'un accident ou lorsqu'il y a des motifs valables, et, comme le CN, vous demandez que l'on fasse également subir aux employés des examens de contrôle de l'usage de stupéfiants à l'occasion de leur visite médicale périodique.

Vous insistez sur le fait—et je suis parfaitement d'accord avec vous sur ce point—que le dépistage avant embauche est essentiel. C'est là qu'il faut déceler le problème et engager uniquement des personnes qui ne sont ni alcooliques ni toxicomanes, du moins pas au moment de leur recrutement. Les deux compagnies ferroviaires insistent tant sur ce point que je me demande parfois si vous craignez que quelqu'un ne vous ôte ce droit.

**M. Kelsall:** Nous demandons que le droit de procéder au dépistage avant embauche soit prévu dans le projet de loi de crainte d'éventuelles poursuites en vertu des droits de la personne. Il n'y en a pas eu jusqu'ici—et nous avons déjà soumis plus de 1,500 candidats à ce dépistage—mais le risque est là. À notre avis, lorsqu'une personne doit occuper un poste de sécurité et que les résultats des examens ont déjà révélé un problème important, les compagnies ferroviaires devraient avoir le droit d'effectuer ce dépistage.

## [Texte]

**Mr. Tobin:** I know that on these kinds of matters you must, if you are going to have a good operation, work closely with your employees, with the unions and so on, their representatives. What has been the union position on pre-employment testing, generally speaking, without being definitive—I know that they can speak for themselves—and also on this question of testing at medical intervals? What has been their response to you?

• 1135

**Mr. Kelsall:** The task force that was set up by the Minister included a railway labour executive. I believe he concurred with the concept of the four elements of testing. But you can question him directly when he comes.

**Mr. Tobin:** To the best of your knowledge, then, notwithstanding this particular individual's concurrence, your employees in general support the principle of having all four elements in place.

**Mr. Kelsall:** I have discussed this with some of our senior union representatives in CP Rail, and they concur.

**Mr. Benjamin:** To continue on pre-employment testing, there is a difference between a condition required for employment and a condition of employment. Have you had any legal advice about whether or not your requiring pre-employment testing does in fact violate any individual human rights? You have laid out a condition for employment—not of, but for employment. If you have laid out the conditions ahead of time that someone who has never worked for you before... but the condition for obtaining employment is the requirement of this testing, are you not pretty well on free ground to do that?

**Mr. Kelsall:** We have certainly discussed this entire matter with our lawyers. We believe, first of all, we should, because of the safety implications of the operations. There is a legal concern, as I understand it, over the possible action relating to human rights. We believe in view of the safety-sensitive nature of the operations we should have the legislated right... In other words, management would be required to carry out pre-employment testing.

**Mr. Benjamin:** I think there is a great difference between pre-employment testing and testing while you are an employee. There is a great difference there, I think. But I am no lawyer.

On the whole matter of your employee assistance program—I forgot to ask this one of CN—in addition to the rehabilitation, and the testing is designed to bring about preventive medicine as well as curative, what kind of emphasis does your company place on the whole matter of stress, the variety of stress factors in various occupations in the railroad? I had a senior executive of a life insurance company tell me several years ago that he

## [Traduction]

**M. Tobin:** Je sais que sur ce plan, si vous voulez assurer le bon fonctionnement de votre société, vous devez collaborer étroitement avec vous employés, les syndicats et autres, leurs représentants. Que pensent les syndicats du dépistage avant embauche, en général—je sais qu'ils peuvent se défendre eux-mêmes—et de la question des examens lors des visites médicales périodiques? Comment ont-ils réagi?

**M. Kelsall:** Le groupe de travail constitué par le ministre comptait un représentant syndical des chemins de fer. Sauf erreur, il a approuvé le principe du dépistage en quatre volets. Toutefois, vous pouvez lui poser directement la question lorsqu'il viendra.

**M. Tobin:** Pour autant que vous le sachiez, donc, sans tenir compte de l'approbation de la personne en question, l'ensemble de vos employés appuie le principe de ces quatre éléments?

**M. Kelsall:** J'en ai discuté avec certains des principaux représentants syndicaux de CP Rail, et ils sont d'accord.

**M. Benjamin:** Toujours au sujet du dépistage avant embauche, il y a une différence entre une condition exigée aux fins d'emploi et une condition d'emploi. Avez-vous obtenu une opinion juridique pour savoir si le dépistage que vous exigez chez les candidats n'enfreint pas les droits de la personne? Vous avez énoncé une condition à l'emploi—non pas d'emploi, mais en vue de l'emploi. Si vous aviez énoncé les conditions à l'avance en disant qu'une personne qui n'a jamais travaillé pour votre compagnie auparavant... Mais, pour obtenir le poste, il faut absolument subir ce dépistage; n'êtes-vous pas sur un terrain glissant en agissant ainsi?

**M. Kelsall:** Nous avons bien entendu discuté de toute la question avec nos avocats. Nous estimons nécessaire d'agir ainsi, en premier lieu, étant donné que ces personnes seront responsables de la sécurité de l'exploitation. Comme je vous l'ai dit, il est toujours possible que des candidats poursuivent la compagnie en invoquant les droits de la personne. Étant donné qu'il s'agit de postes en rapport avec la sécurité de l'exploitation, nous estimons avoir légalement le droit et l'obligation... Autrement dit, la direction serait tenue d'effectuer le dépistage des candidats.

**M. Benjamin:** À mon avis, il y a une grande différence entre le dépistage chez les candidats et les examens que l'on fait subir aux employés déjà en place. Il y a une grande différence, d'après moi. Bien sûr, je ne suis pas avocat.

En ce qui a trait à votre programme d'aide au personnel—j'ai oublié de poser la question au représentant du CN—autre la réadaptation, et le dépistage vise à permettre des mesures préventives autant que curatives, quelle importance votre société accorde-t-elle à la question du stress, aux divers facteurs de stress dans les différents secteurs d'activité de la compagnie ferroviaire? Il y a plusieurs années, un cadre supérieur d'une

**[Text]**

would rather insure the fellow who washes the windows on a 100-storey building than a train dispatcher or an air traffic controller, because of the stress of those occupations. Again, stress can lead to things like alcohol and drug dependency. So is that part of what you do in working conditions and in trying to alleviate stress, and also in terms of assistance to an employee because of the stressful nature of certain positions?

**Mr. Kelsall:** Mr. Benjamin, certainly over the number of years of labour negotiations and discussions, stress factors and workload requirements have been taken into account. The definition of responsibilities of positions evolves over time. We are concerned about stress where it would lead to an unsafe condition. We try to provide the best working environment and working conditions we can, to reduce stress. We cannot say we eliminate it, because that is part of anybody's responsibility. It is part of the job. That is what you are paying for: the ability to cope with stress. But undue stress, stress that would lead to an unsafe condition... certainly over years of discussion and working with our union representatives I think we have eliminated very largely the degree of stress you are talking about.

You mentioned earlier the EAP programs and working towards that common goal of having healthy, well-qualified, safe employees. In CP Rail we are on our third policy of EAP, alcohol rehabilitation, and so forth. What we did this last time, I know you would be interested, we flew 55 recovered alcoholics and people who had gone through our rehabilitation program and their wives to Banff for three days. We said here are our present policies, what do you think we ought to do to fix it; how can we make it better? I will tell you, it was one of the most beneficial three days we have ever had, and our new policies, which are just being promulgated, reflect the input of those employees.

• 1140

We have had meetings with senior union leaders in Montreal and with our vice-president of industrial relations to review the policies, and we are giving some consideration to having a council of vice-presidents—myself, our vice-president of industrial relations, along with senior vice-presidents of labour organizations—to oversee and monitor the success of our EAP programs.

**Mr. Benjamin:** I take it your policies regarding track inspections, the frequency and kind and so forth, signal inspections, and standing and running train inspections are pretty well the same or very similar to what CN Rail has.

**[Translation]**

compagnie d'assurance-vie m'a dit qu'il préférerait assurer une personne qui lave les vitres d'un immeuble de cent étages plutôt qu'un régulateur de trains ou un aiguilleur du ciel, à cause du stress que créent ces métiers. Là encore, le stress peut entraîner l'alcoolisme et la toxicomanie. Est-ce que vous en tenez compte en améliorant les conditions de travail et en essayant de réduire le stress, ainsi que pour venir en aide à un employé parce que certains postes engendrent beaucoup de tension nerveuse?

**M. Kelsall:** Monsieur Benjamin, au cours des années de discussion et de négociation avec les syndicats, nous avons tenu compte des facteurs de stress et de la charge de travail exigée. La définition des responsabilités des postes évolue avec le temps. La tension nerveuse nous inquiète dans les cas où elle risque de créer une condition dangereuse. Nous essayons d'offrir le meilleur milieu et les meilleures conditions de travail possibles, pour réduire cette tension nerveuse. Nous ne pouvons pas prétendre la supprimer, car cela fait partie des responsabilités des employés. C'est la raison pour laquelle ils sont payés: pour être efficaces malgré la tension nerveuse. Toutefois, le stress injustifié, celui qui risque d'engendrer une condition dangereuse... En effet, au cours des années de discussion et de consultation avec nos représentants syndicaux, nous avons réussi à supprimer en grande partie le genre de stress dont vous parlez.

Vous avez parlé plus tôt des programmes d'aide au personnel et de la poursuite d'un objectif commun, à savoir un personnel sain, bien qualifié et sûr. À CP Rail, nous en sommes à notre troisième politique en matière de programmes d'aide au personnel, de désintoxication des alcooliques et ainsi de suite. Cette dernière fois, et je sais que cela vous intéresse, nous avons fait venir 55 alcooliques qui avaient suivi une cure de désintoxication et d'autres personnes qui avaient suivi nos programmes de réadaptation à ces trois jours à Banff avec leurs épouses. Nous leur avons exposé nos politiques actuelles et demandé ce qu'il fallait faire pour les améliorer. Je vous garantis que ces trois journées ont été extrêmement fructueuses et que les nouvelles politiques que nous annonçons tiennent compte de l'apport de ces employés.

Nous avons rencontré les principaux dirigeants syndicaux à Montréal et notre vice-président aux relations industrielles pour discuter des politiques, et nous envisageons de demander à un conseil des vice-présidents, c'est-à-dire moi-même, notre vice-président aux relations industrielles et les principaux vice-présidents des organisations syndicales, de surveiller et de contrôler le succès de nos programmes d'aide aux employés.

**M. Benjamin:** Je crois que vos politiques en matière d'inspection des voies, de fréquence, etc. des inspections des signaux, et d'inspection des trains en mouvement et à l'arrêt sont à peu près les mêmes que celles de CN Rail.

*[Texte]*

**Mr. Kelsall:** Mr. Benjamin, they meet all the minimum requirements, and in fact most of them exceed.

I might add some other ones that we consider to be train inspections. We now have over 300 hot box detectors out there. We have installed at Golden a test device that is fitted onto the track to determine the impact of shelled wheels and skidded wheels and whether they exceed a certain criterion. That would be in-tracked and electronically transmitted to a mechanical office. We also have two track-recorder cars. We have a new one we just placed into service at a cost of \$3.5 million. We also contract out with Sperry ultrasonic and all induction test cars, which are constantly criss-crossing our company, to determine bolt hole failures or rail failures.

Besides the man going on his track motor car, or now more and more into a high-rail vehicle, we have the track-recorder cars, the Sperry car testing, and of course the hot box detectors, of which we have over 300. So there is a lot of inspection going on out there as well as the maintenance-of-way employees and the running trade employees engaged in inspecting trains.

**Mr. Benjamin:** I and many other members have had numerous complaints and claims from employees over the last number of years about the substantial reduction in the number of locations of standing inspections and a substantial reduction in the number of carmen and inspectors you employ. Is that the case? Has there been over the last number of years a reduction in those?

**Mr. Kelsall:** There has been a reduction, Mr. Benjamin, largely because the work they were doing previously is not now there. For instance, 96% of our car miles on CP Rail are now roller-bearing, so you do not have to put oil in the boxes, you do not have to check the pads. It just is not required. Certainly, all our inspection locations with carmen meet the requirements of the RTC orders, but the fact is, with the improved steels, the roller-bearings, the steel wheels versus the wrought iron wheels, there just is not the workload; there are not the wear rates that were inherent in the previous technologies. The technology has changed, and because of that technology, Mr. Benjamin, the workload is not there, and therefore the staffing requirements at a lot of these line points are just not required.

**Mr. Benjamin:** When you were talking about inspection of security regarding freight, the way the bill reads, you interpret it to mean it is not only passengers and their luggage and checked baggage but also freight. The bill says "goods", I think, and I envisioned somebody trying to go through a 100-car train and looking in every car on the train to see what is in it.

*[Traduction]*

**M. Kelsall:** Elles respectent toutes les normes minimales, et les dépassent la majeure partie du temps.

J'ajoute que nous en avons d'autres qui sont, à notre avis, des formes d'inspection des trains. Nous avons actuellement 300 détecteurs de boîtes chaudes. Nous avons installé à Golden un dispositif de vérification fixé sur la voie qui nous permet de déterminer la détérioration entraînée par le blocage des roues ou le passage de roues détériorées et de voir si certaines normes ne sont pas dépassées. Ce dispositif de contrôle est intégré à la voie et transmet électroniquement les informations à un bureau mécanique. Nous avons aussi deux wagons d'auscultation de la voie. L'un d'entre eux, qui vient d'entrer en service, nous a coûté 3.5 millions de dollars. Nous sous-traitons aussi des vérifications au moyen de voitures Sperry qui font des contrôles par ultra-son et par induction, et qui parcourent sans arrêt notre réseau pour détecter des défauts au niveau des boulons ou des rails.

Outre les personnes qui parcourent la voie dans un motolorry, ou de plus en plus dans un véhicule plus sophistiqué, nous avons les wagons d'auscultation de la voie, les vérifications par voiture de contrôle des rails, et naturellement nos détecteurs de boîtes chaudes, qui dépassent les 300. Nous effectuons donc un travail d'inspection considérable, et nous avons en outre les employés chargés de l'entretien de la voie et du contrôle du matériel roulant.

**M. Benjamin:** Comme de nombreux autres députés, j'ai entendu des employés se plaindre à maintes reprises depuis quelques années de la diminution du nombre d'emplacements des inspections permanentes et de la réduction considérable du nombre de wagonniers et d'inspecteurs que vous employez. Est-ce vrai? Avez-vous effectivement effectué ces réductions?

**M. Kelsall:** Nous les avons effectivement réalisées principalement parce que ces vérifications n'avaient plus de raison d'être. Par exemple, les wagons à roulement à rouleau représentent 96 p. 100 du trafic de CP Rail, ce qui veut dire qu'il n'y a plus d'huile à rajouter, et qu'on a plus besoin de vérifier les patins. C'est devenu inutile. Tous nos emplacements de vérification par des wagonniers respectent les ordres du comité du transport par chemin de fer, mais il faut bien se rendre compte qu'avec les nouveaux aciers, les roulements à rouleau, les roues en acier par opposition aux anciennes roues en fonte forgée, le travail n'est plus le même; on n'a plus les mêmes taux d'usure qu'auparavant. La technologie a évolué, et grâce à cela, la charge de travail a diminué, de sorte qu'on a besoin de beaucoup moins de personnel dans bien des cas.

**M. Benjamin:** Quand vous parlez d'inspection de sécurité pour le fret, d'après le projet de loi, vous considérez qu'il s'agit non seulement des passagers et de leurs bagages ainsi que de leurs bagages enregistrés, mais aussi des marchandises transportées. Je crois que le projet de loi parle de marchandises, et j'imaginai quelqu'un essayant de vérifier tout ce qu'il y avait dans un train de 100 wagons.

[Text]

You know as well or better than I that a lot of shippers will improperly load things, or will do something to a piece of equipment that needs fixing or checking. So how much checking do you do, particularly carload lots of general freight, before you start moving that car if it has been loaded unsafely or improperly in any way? Because you also run the risk then of being liable for claims for damage. Do you do that kind of inspecting yourselves?

• 1145

**Mr. Kelsall:** Mr. Benjamin, we could perhaps just back up and say that there are Association of American Railroads standard loading rules for various commodities, whether it be lumber, coil steel, automobiles or whatever. There are standard rules and these are given to the shippers and they are aware of it.

We have damage prevention officers located in our major centres across Canada and also directed by our system group in Montreal. If the local people determine that there is a shifted load or perhaps the poles that are being shipped by a lumber company for hydro purposes have shifted, we send out our damage prevention people who determine whether the car in fact was loaded properly in the first place and whether it met standard specifications. If it does not, we then immediately go to the loading point, meet with the shipper and bring it to his attention. If he does not correct it, then we will not handle his car.

**Mr. Benjamin:** How far has CP progressed in implementing Foisy's recommendations regarding locomotive cabs and the ergonomic principles in design and specification of locomotive cabs? How far progressed is CP in those recommendations?

**Mr. Kelsall:** Mr. Benjamin, we have the RTC orders that emanated out of that. We are well on our way to meeting all the requirements. We will have the refrigerators, the chemical toilets all in place by the required deadlines. There is no hesitation—all the requirements will be met.

**Mr. Benjamin:** Similarly with his recommendation number two on the mandatory period of off-duty time and so forth, the 10 consecutive hours within each 24-hour period, with an additional 48 consecutive hours in each period of 168 hours. How is that coming with your company?

**Mr. Kelsall:** Well, it was not implemented without some difficulty because of the major impact on the men and also on our operations; but it is in. You will be interested to know that we have developed a computerized monitoring system, which flags any deviations from the order. There was a survey done for the Railway Transport Committee last year and they were given all the information. We monitor regularly now through the computer systems to ensure that no employee is in

[Translation]

Vous savez aussi bien sinon mieux que moi que de nombreux expéditeurs ne respectent pas les consignes de chargement ou utilisent du matériel qui a besoin d'être réparé ou contrôlé. Quelles sont donc les vérifications que vous effectuez, en particulier pour les marchandises générales, avant d'entreprendre le transport d'un wagon qui a été mal chargé ou chargé de façon dangereuse? Car vous risquez tout de même d'être poursuivis en dommages et intérêts. Faites-vous vous-même ce genre d'inspections?

**M. Kelsall:** Pour prendre un peu de recul, disons qu'il existe les règles de chargement de l'Association of American Railroads qui s'appliquent à diverses denrées, que ce soit du bois, des rouleaux d'acier, des automobiles ou ce que vous voulez. Ces règles élémentaires sont communiquées aux expéditeurs.

Nous avons dans tous nos grands centres du Canada des agents chargés de la prévention des dégâts, et nous en avons aussi qui relèvent de notre groupe de réseaux à Montréal. Si les gens sur place pensent qu'un chargement a bougé, ou par exemple que les poteaux expédiés par une scierie pour le compte de l'Hydro ont bougé, nous envoyons sur place nos responsables de la prévention des dégâts pour vérifier si le chargement a été correctement effectué au départ et s'il respectait les normes. Dans la négative, nous nous rendons immédiatement au point de chargement et nous signalons le problème à l'expéditeur. S'il ne le rectifie pas, nous lui refusons le service.

**M. Benjamin:** Où en est le CP dans la mise en application des recommandations de Foisy en matière de cabines de locomotive et en ce qui concerne les principes ergonomiques à respecter pour la conception et la réalisation de ces cabines? Où en est le CP?

**M. Kelsall:** Nous avons reçu les ordres du Comité des transports par chemin de fer résultant de cette enquête. Nous sommes en bonne voie de respecter toutes ces exigences. Les réfrigérateurs et les toilettes chimiques seront installés dans les délais prescrits. Je vous garantis que tout sera fait dans les délais.

**M. Benjamin:** Même question pour la recommandation n° 2 qui concerne la période de récupération obligatoire, etc., les 10 heures consécutives par période de 24 heures, et les 48 heures consécutives supplémentaires par période de 168 heures. Où en êtes-vous à ce sujet?

**M. Kelsall:** Cela n'a pas été facile à réaliser en raison des répercussions importantes de cette disposition sur notre personnel et sur nos activités, mais nous avons réussi. Je vous signale à titre d'information que nous avons un dispositif de contrôle électronique qui nous signale tous les écarts éventuels. Le Comité des transports par chemin de fer a fait effectuer une enquête l'an dernier et il a reçu tous les renseignements nécessaires. Grâce à nos dispositifs informatiques, nous effectuons des

[Texte]

violation of the RTC mandatory rest rules. That is well in place system-wide.

**Mr. Benjamin:** I am sorry I did not get a chance to ask CN this, Mr. Chairman, because I was being squeezed for time, but I will ask CP, and I presume a similar thing would apply to CN.

In the change of regulations regarding railway works and construction and infrastructure, in getting rid of all those old regulations that were there in the original days of railroading, what effect do Bill C-105 and Bill C-18 have in the whole area of rail line abandonment? Does it make it easier and quicker for railroads to do that?

**Mr. Kelsall:** No, the whole issue of rail line abandonments is dealt with under provisions of the Railway Transportation Act, and that is not dealt with under the Railway Safety Act. What we are talking about is the safety of rail operations and existing operations.

**Mr. Benjamin:** So Bill C-105 has no effect whatsoever on that; it would only come under NTA.

**Mr. Kelsall:** That is right, sir.

**Mr. Benjamin:** Would you have any objection to enlarging the representation of employees from one member to two, three, or four on the consultative committee?

**Mr. Kelsall:** You mean that we would have two CP Rail officers?

**Mr. Benjamin:** No, no, no—employees.

**Mr. Kelsall:** Oh, I am sorry.

**Mr. Benjamin:** The railways have up to five, and the government has up to five. The unions—the employees—have one. In the debate on second reading it struck a lot of members as an imbalance.

**Mr. Kelsall:** Well, I can tell you, knowing the present executive director of the Canadian Railway Labour Association, that his input is equivalent to about four or five others.

• 1150

**Mr. Benjamin:** Of railway officers?

**Mr. Kelsall:** You said it, not me. But certainly I think Mr. Abbott reflects the views of the running trades, the mechanical unions and so forth. What we are trying to get is a balanced view, a full and frank discussion. This is the type of atmosphere that we had in Mr. Barbeau's task force, in putting forth proposals for the Railway Safety Act. I must say there was excellent consultation. If we needed assistance and help, we got it.

[Traduction]

contrôles réguliers pour nous assurer que nos employés respectent les règles de recours obligatoire du Comité. Ces règles sont en vigueur sur tout notre réseau.

**M. Benjamin:** Je n'ai malheureusement pas pu poser cette question au CN, monsieur le président, faute de temps, mais je vais la poser au CP, et j'imagine que la réponse pourra aussi bien s'appliquer au CN.

Quelles seront les répercussions des modifications de la réglementation en matière de travaux ferroviaires, de construction et d'infrastructure, de la suppression de tous ces vieux règlements remontant aux origines des chemins de fer, quelles seront les répercussions de ces dispositions des projets de loi C-105 et C-18 sur les abandons de voies ferrées? Est-ce que ce ne sera pas une solution plus facile pour les compagnies de chemin de fer?

**M. Kelsall:** Non, la question des abandons de voies relève des dispositions de la Loi sur le transport ferroviaire, et n'est pas abordée par la Loi sur la sécurité ferroviaire. Nous parlons de la sécurité des activités ferroviaires.

**M. Benjamin:** Donc, le projet de loi C-105 n'a aucune répercussion dans ce domaine; cela relève uniquement de la Loi nationale sur les transports.

**M. Kelsall:** C'est exact.

**M. Benjamin:** Seriez-vous opposé à ce que le nombre de représentants des employés passe à deux, trois ou quatre au comité consultatif?

**M. Kelsall:** Vous voulez dire que nous aurions deux agents de CP Rail?

**M. Benjamin:** Non, non, non, des employés.

**M. Kelsall:** Oh, pardon.

**M. Benjamin:** Les compagnies ont jusqu'à cinq représentants, comme le gouvernement. Les syndicats, les employés n'en ont qu'un. De nombreux députés ont été frappés par ce déséquilibre lors du débat à l'occasion de la deuxième lecture.

**M. Kelsall:** Connaissant le directeur exécutif actuel de l'Association des syndicats de cheminaux du Canada, je vous garantis qu'il en vaut bien quatre ou cinq à lui seul.

**M. Benjamin:** D'agents de la compagnie?

**M. Kelsall:** C'est vous qui l'avez dit. Je suis convaincu que M. Abbott représente très bien le personnel roulant, les syndicats de mécaniciens et les autres. Ce que nous voulons, c'est avoir une opinion pondérée et une discussion pleine et ouverte. C'est d'ailleurs le genre de climat qui régnait au sein de la commission d'étude de M. Barbeau, celle qui a déposé ses recommandations en vue de l'élaboration de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Ce fut une excellente consultation. Chaque fois que nous avons eu besoin d'aide, nous l'avons eue.

*[Text]*

**Mr. Benjamin:** Mr. Abbott is very good, but he is only one person. There are 100,000 railway employees out there, probably a third or half of which are directly involved in train operations and all the aspects of those operations. Mr. Abbott spends all of his time in an office. I think it would be useful for all concerned if there were two or three others on that consultative committee with Mr. Abbott. They should be people who have had the experience of doing that job. With the advances in technology and the changes of rules and regulations, would that not be a useful kind of employee to have on a consultative committee?

**Mr. Kelsall:** Mr. Benjamin, it is a judgment call. I think you could run into a "me too" syndrome if you had the BLE on board. The Brotherhood of Railway Carmen and some other organization may also want to have representation on the committee. I really think that, with the abilities of Mr. Abbott and the way it is organized, the labour group is being very ably and very well represented.

**Mr. Benjamin:** Then I suggest this to you, as I did to CN: if you follow your logic to its conclusion you only need one representing the railroads, one representing the government, and one representing the unions. That is it. Or you are going to have railroaders doing the "me too"?

**Mr. Kelsall:** The major railroads are also responsible for the safety of their particular operations to Parliament and to the rail safety group, so that type of representation is required. I think there will be a representative of one of the smaller railroads on the rail consultative committee. This representative will express the views of a number of railroads.

It could be Mr. Stan Black of Algoma Central. He is representing a variety of small railroads. So hopefully that coverage would be provided there. I think Mr. Abbott very ably reflects labour's views.

**Mr. Thacker:** I will not get into any specific questions other than to thank our witnesses from CN and CP. I think their evidence shows that this bill in particular has had a very good process of consultation, and we are talking about differences of degree. For example, on the power of the inspectors, I would certainly agree that we do not want anybody to have dictatorial powers. But it seemed to me, as I read the sections of the act, that the inspectors have to serve notice on the railways. I think the format of the act is that this would be a consultation process. He would serve a notice, give some time, and there would be a lot of talk. It is only when there is a real emergency that you would move on to the ministerial level, and you have given us some evidence about your concerns at the ministerial level.

*[Translation]*

**M. Benjamin:** Si compétent que soit M. Abbott, il reste toujours seul. Or, sur les 100,000 employés des chemins de fer, il y en a sans doute le tiers ou la moitié qui travaillent directement à faire marcher les trains. M. Abbott, quant à lui, passe tout son temps dans son bureau. Il me semble que tout le monde serait mieux servi si M. Abbott était accompagné de deux ou trois autres représentants des employés au sein du comité consultatif. Il faudrait que l'on y trouve des gens qui ont déjà fait le travail. Vous ne pensez pas qu'il serait utile d'avoir ce genre-là d'employés au sein du comité consultatif, surtout si l'on songe aux progrès technologiques et aux modifications qu'ont subies les règlements?

**M. Kelsall:** Monsieur Benjamin, chacun a son opinion. Je pense que chacun voudrait faire la même chose et y participer, si la Fraternité des mécaniciens de locomotive participait au comité. Par exemple, la Fraternité des wagonniers de chemins de fer ainsi que d'autres voudraient peut-être être représentés. Étant donné la compétence de M. Abbott et la façon dont est organisé le syndicat, je puis vous assurer que les syndiqués sont très bien représentés.

**M. Benjamin:** Dans ce cas, je vous répondrai ce que j'ai répondu au CN: si vous poussez votre logique jusqu'au bout, puisque vous n'avez qu'un seul représentant des syndicats, vous n'avez donc besoin que d'un représentant du gouvernement et d'un représentant des compagnies ferroviaires, et voilà tout. Pensez-vous que les cheminots voudront aussi être de la partie?

**M. Kelsall:** Les grandes sociétés ferroviaires sont chargées de la sécurité de leurs propres services et responsables devant le Parlement et devant l'organe de réglementation de la sécurité ferroviaire; voilà pourquoi il est nécessaire d'avoir autant de représentants que cela au comité. Je pense même qu'un représentant des petites sociétés ferroviaires fera partie du comité consultatif et sera donc le porte-parole des petites sociétés.

On pourrait songer à M. Stan Black de l'Algoma Central, par exemple, puisqu'il représente toute une série de petites entreprises ferroviaires. Il me semble que ce secteur des activités ferroviaires serait bien représenté. En outre, M. Abbott représente très bien le point de vue du syndicat.

**M. Thacker:** Je n'ai pas de questions précises à vous poser, mais je veux remercier les témoins du CN et du CP. Leur témoignage prouve que ce projet de loi-ci a fait l'objet d'une consultation approfondie, et que nous avons maintenant à en négocier les détails. Ainsi, en ce qui concerne les pouvoirs des inspecteurs, je conviens avec vous que nul ne devrait avoir de pouvoirs dictatoriaux. Mais, si je comprends bien le projet de loi, ces inspecteurs doivent transmettre des avis aux compagnies ferroviaires. Autrement dit, cela équivaut à une consultation. L'inspecteur transmet un avis, donne un certain temps de réflexion à la compagnie, ce qui suppose des discussions entre les intéressés. C'est seulement en cas de véritable urgence, que toute l'affaire rebondit jusqu'au ministre, et vous nous avez expliqué ce qui vous inquiétait.

## [Texte]

So it seems to me that the whole system should work, but we will certainly want to follow up with you to try to clarify in a bit more detail what specific changes to the act you think would protect you. I think the overall cast of the act is to be quite fair-minded and balanced.

**Mr. Kelsall:** The Canadian public, Parliament, and the rail safety organization will require the best-qualified inspectors. I guess that is what we are saying. We should not have just anybody out there, they should really be the best. We have no quarrel with that.

• 1155

**Mr. Thacker:** Mr. Chairman, as I read subclause 27.(1), it states that the Minister may designate any person deemed qualified as a railway safety inspector. It goes on to state that this person will have just limited designated powers and there will indeed be a certificate identifying them. So I think it is the intention of the statute that there will be some input and there will only be qualified people doing that.

**Mr. Kelsall:** Right. And those minimum standards would help to achieve that.

**Mr. Thacker:** Going into the apportionment, I guess I am a little surprised that you would actually want it put into a statute, your fixed contribution to capital works. It seems to me that there may be... and right at the moment the statute anticipates that you will talk about that and come up with an agreement. Failing an agreement, it will then go to the NTA to settle by arbitration, which to my mind is sort of a fair process because if it is a fixed amount there may be instances where the railway itself wants to add a second track or something, which would not have anything particularly to do with safety or involve the community or municipality. And perhaps the railway should pay the full amount of that. Or if you are doing work on a curb to change it, make it better for railway purposes but not necessarily for a municipality, perhaps that should be totally borne by the railway.

On the other hand, there may be other changes where it should totally be borne by a community or the government grant. So to get into anything fixed always leaves me doubtful. I like the idea of flexibility and being able to move, assuming that everybody is operating from good faith.

Then I wanted to get into the drug testing, because I personally have some serious reservations about any Parliament or any government dictating to the citizens that on a regular basis they have to take medical check-ups. I know we do it in some cases for pilots, and I think bus drivers and people like that, but I think Parliament

## [Traduction]

J'ai l'impression que tout cela peut très bien fonctionner, mais nous sommes prêts à attendre vos suggestions précises qui pourraient mieux vous protéger dans la loi. Après tout, la loi se veut équitable et objective.

**M. Kelsall:** Au fond, ce que nous prétendons, c'est que le grand public, le Parlement et les organisations de sécurité routière ont droit aux inspecteurs les plus compétents qui soient. Nous ne voulons pas n'importe qui, nous voulons les meilleurs. Nous sommes tous d'accord là-dessus.

**M. Thacker:** Monsieur le président, le paragraphe 27.(1) du projet de loi dit bien que le Ministre peut désigner les personnes qu'il estime qualifiées pour remplir les fonctions d'inspecteurs de la sécurité ferroviaire. On dit plus loin que cet inspecteur aura une compétence bien délimitée, précisée dans un certificat. Le projet de loi a donc pour objectif de nous protéger tous et de ne faire nommer à ces fonctions que les personnes les plus compétentes.

**M. Kelsall:** En effet. Les normes minimales devront d'ailleurs nous aider à y parvenir.

**M. Thacker:** En ce qui concerne la répartition des coûts, je suis surpris de vous entendre demander qu'ils soient fixés dans la loi, de même que votre contribution aux travaux d'immobilisations. Il pourrait y avoir... En fait, le projet de loi prévoit que vous négociez une entente, à défaut de quoi, l'Office national des transports décidera par arbitrage, ce qui me semble assez équitable, comme façon de faire: en effet, si l'on devait fixer la contribution dans la loi, cela pourrait présenter un danger, dans le cas où une société ferroviaire déciderait d'ajouter une deuxième voie, par exemple, sans que celle-ci ajoute quoi que ce soit à la sécurité de la collectivité ou de la municipalité. Dans ce cas, on voudrait peut-être faire payer la totalité des coûts de construction à la société ferroviaire. Ou si une société décidait de faire des travaux sur une bordure de voie pour qu'elle réponde mieux aux besoins de la compagnie ferroviaire mais pas nécessairement à ceux de la municipalité, j'estime que c'est la société de chemin de fer qui devrait assumer la totalité des coûts.

Par ailleurs, dans d'autres cas, il serait peut-être plus logique de demander à la collectivité d'assumer la totalité des coûts, ou de demander au gouvernement de verser une contribution. Voilà pourquoi j'hésite à inscrire quoi que ce soit de façon aussi stricte dans le projet de loi. J'aime bien avoir une certaine marge de manœuvre, dans la mesure où chacun est de bonne foi.

Je voudrais passer maintenant au dépistage de stupéfiants, car j'ai moi-même des doutes sérieux sur la possibilité qu'un Parlement ou qu'un gouvernement puisse imposer à ses citoyens de passer régulièrement un examen médical. Je sais que le Parlement le fait dans le cas des pilotes ou des chauffeurs d'autobus, notamment,

[Text]

has to be very careful about that type of thing. I am just expressing my sentiments on a personal basis, I guess, rather than speaking for the Minister.

**Mr. Kelsall:** Maybe I could just allay some fears there. Really, what we are talking about, when you bottom-line it, is that there is a corps of employees out there, and based on the surveys that were taken of over 1,100 railway-sensitive employees by an independent consultant, there is anywhere from about a 10% to 12% group of employees engaged in rail-sensitive positions, such as trainmen, enginemen, yardmasters, operators, dispatchers, track maintenance people, who are either consuming drugs or alcohol on duty, or coming on duty under the influence of.

We have had EAP, we have had supervisors, we have had excellent union co-operation, I can tell you of the highest order, and we have not been able to identify who they are. And we are asking for help for the right to be able to have procedures which would help us to identify those employees so they do not get onto our trains, do not maintain our track, do not maintain our signal systems, while impaired. We want to get them into the EAP program, we want to help them resolve their abuse problem and get them back on duty. But we need help. But to us, as railway operating officers who live with this every day, and the union officers who are out there with us every day, we badly need this help so we can identify who these people are.

When you look at 10% or 12% of 35,000 safety-sensitive employees, you see the numbers that we are talking about. And they are engaged in the day-to-day operation of our freight trains.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Thacker. I will go to Mr. Robichaud.

**Mr. Robichaud:** I just have one question. In the introduction to your brief on page 5, you mentioned that CP Rail advised this committee a year ago that it foresaw the effects of Bill C-18 leading to serious revenue attrition for the railways, then you mention what this attrition could possibly produce. In a paragraph lower down the page you say "In other words, less revenues means less service, not less safety". But I am afraid that at one point it might put a certain stress on safety. What is happening right now? Is this revenue attrition taking place?

• 1200

**Mr. Kelsall:** Our evidence before the standing committee and before the House indicated that we would have a revenue attrition, if I recall the numbers—and I am not on the commercial side of the railway—in the range of \$700 million. The bill has just been

[Translation]

mais il faut faire très attention. En fait, ce sont mes sentiments personnels, plutôt que ceux du ministre.

**M. Kelsall:** Laissez-moi vous rassurer. Au fond, nous parlons d'un petit noyau d'employés. D'après l'enquête effectuée par un expert-conseil indépendant auprès de plus de 1,100 employés dont les postes étaient essentiels à la sécurité ferroviaire, il semble que 10 à 12 p. 100 d'entre eux—qu'ils soient agents de train, ingénieurs, chefs de triage, secouristes, contrôleurs de train ou agents d'entretien des voies—consommant des drogues ou de l'alcool lorsqu'ils sont en service ou arrivent à leur service avec des facultés affaiblies.

Or, malgré notre programme d'aide aux employés, l'aide des surveillants et la collaboration du syndicat—qui était de la plus grande qualité—nous n'avons jamais pu les identifier. Nous vous demandons donc de nous accorder le droit de mettre en place la structure qui nous aiderait à identifier ces employés afin qu'ils ne montent pas à bord de nos trains, qu'ils n'entretiennent pas nos voies ni notre réseau de signalisation, alors qu'ils sont sous l'influence de l'alcool ou de drogues. Nous voudrions les inscrire à notre programme d'aide aux employés pour les aider à résoudre leurs problèmes et à retrouver leur poste. Mais nous avons besoin de votre aide. Tous ceux qui, chez nous, travaillent quotidiennement à l'exploitation ferroviaire et tous nos représentants syndicaux demandent votre aide pour que nous puissions identifier ces gens.

Lorsque l'on parle de 10 à 12 p. 100 de 35,000 employés dont les fonctions sont essentielles à la sécurité ferroviaire, vous voyez que le nombre peut devenir effarant. N'oubliez pas que ces gens-là s'occupent aussi quotidiennement de l'exploitation de nos trains de marchandises.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Thacker. Monsieur Robichaud.

**M. Robichaud:** Je n'ai qu'une question à poser. À la page 5 de votre mémoire, vous avez dit que le CP avait déjà averti notre comité il y a un an que le projet de loi C-18 pourrait avoir pour conséquence une grave érosion des revenus pour les chemins de fer. Vous parlez ensuite des conséquences que pourrait avoir cette érosion. Plus bas, dans la même page, vous dites ceci: «Autrement dit, si l'on diminue nos revenus, nous devons réduire le service, mais nous n'accepterons aucun compromis sur la sécurité». J'ai pourtant l'impression qu'éventuellement, cela pourrait nuire à la sécurité. Que constatez-vous, en ce moment? Se produit-il cette érosion des revenus que vous aviez prévue?

**M. Kelsall:** Si je me rappelle bien ce que nous avons dit, lorsque nous avions comparu devant le Comité permanent de la Chambre—je ne suis pas un spécialiste de l'aspect commercial de notre entreprise—je pense que nous avions prévu une érosion des revenus de l'ordre de

*[Texte]*

implemented. Its provisions have not been extensively applied across Canada in terms of the competitive line rate provisions. I am sure some of those have yet to come, and we will see them as they take place. But the competitive provisions we see as seriously eroding the revenue of CP Rail. But what we are telling you here is that we will not compromise safety. If we cannot operate safely, then it will result in less service. I will tell you we will not compromise our employees or jeopardize the public.

**Mr. Robichaud:** I am not questioning your judgment as to safety... or your compromising safety. I was just wondering what was happening and whether it was too soon to get any indication.

**Mr. Kelsall:** We are just into the application of the act. Shippers are making applications and negotiations are going on between various shipper groups. Over a period of time, several months, a year or two, we will see the broader impact of the new provisions on our revenue levels. But certainly every indication is that they are going down.

**Mr. Benjamin:** I have a quick supplementary on that. Have you had any instances yet, this early in the game, in the first two months, of American railroads making use of competitive line rates to intrude into your territory and revenues or those of CN?

**Mr. Kelsall:** Mr. Benjamin, I am not qualified to answer that. I am not involved in that side of the business. But I am sure we could find out.

**Mr. Benjamin:** It would be nice to know.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Kelsall. We appreciate the fact of your having appeared before the committee this morning. As I said to the CN people, I am sure we will have other occasions to get back together. We hope to see you again.

**Mr. Kelsall:** It was a pleasure to be here, sir.

**The Chairman:** This meeting is adjourned.

## AFTERNOON SITTING

• 1531

**The Vice-Chairman:** This meeting is called to order.

Members of the committee, we have appearing before us this afternoon Algoma Central Railway, represented by Mr. Stan Black, Vice-President.

Mr. Black, on behalf of the committee I would like to welcome you before us. After your opening statement we will proceed to questions from the members.

**Mr. Stan Black (Vice-President, Rail, Algoma Central Railway):** Thank you, Mr. Chairman and members. I appreciate the opportunity to appear before you to

*[Traduction]*

700 millions de dollars. Comme le projet de loi vient tout juste d'être mis en vigueur, ces dispositions régissant les prix de ligne concurrentiels n'ont pas été appliqués de façon généralisée au Canada. Je suis sûr que nous n'avons pas encore vu tout ce que cela pouvait entraîner comme répercussions. Mais nous sommes convaincus que les dispositions sur les prix de ligne concurrentiels éroderont gravement les revenus de CP Rail. Nous, nous prétendons ne pas faire de compromis sur la sécurité. Autrement dit, si nous ne pouvons continuer notre exploitation en toute sécurité, il nous faudra offrir moins de services. Je vous assure que nous ne mettrons pas en danger la vie de nos employés ni celle du public.

**Mr. Robichaud:** Je n'en doute absolument pas. Je voulais simplement savoir si vous aviez déjà constaté les résultats de votre prédiction.

**M. Kelsall:** La loi vient tout juste d'être appliquée. Les expéditeurs présentent leurs demandes et négocient entre eux. Ce n'est que d'ici plusieurs mois ou d'ici un an ou deux que nous pourrions constater les effets que pourront avoir les nouvelles dispositions sur nos revenus. Mais tout laisse croire qu'elle diminuera.

**M. Benjamin:** Dans la même veine, une petite question supplémentaire. Avez-vous pu constater au cours des deux premiers mois que les chemins de fer américains avaient recours aux prix de ligne concurrentiels pour pénétrer sur notre territoire et gruger vos revenus et ceux du CN?

**M. Kelsall:** Monsieur Benjamin, je ne suis pas en mesure de vous répondre, car ce n'est pas mon domaine. Mais je peux aller aux renseignements.

**M. Benjamin:** Ce serait bon de savoir.

**Le vice-président:** Merci beaucoup, monsieur Kelsall. Nous vous remercions d'avoir comparu ce matin. Je répète ce que j'ai dit au représentant du CN: nous aurons sûrement d'autres occasions de nous revoir, je l'espère.

**M. Kelsall:** J'ai eu grand plaisir à comparaître.

**Le président:** La séance est levée.

## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

**Le vice-président:** La séance est ouverte.

Chers collègues, nous recevons aujourd'hui M. Stan Black, vice-président de la société ferroviaire Algoma Central Railway.

Monsieur Black, au nom du Comité, je vous souhaite la bienvenue. Après votre déclaration, nous passerons aux questions.

**M. Stan Black (vice-président, chemin de fer, Algoma Central Railway):** Merci, monsieur le président et messieurs les membres du Comité. Je vous remercie de

## [Text]

comment on Bill C-105, the proposed Railway Safety Act. It is seldom that a small railway has, or takes, such an opportunity.

Although this submission has been authored by Algoma Central Railway, it was influenced by input from the following railways, which we endeavoured to represent in the steering committee formed to examine the legislative and regulatory framework for railway safety towards developing the Railway Safety Act, the subject of this paper. Those railways are the Algoma Central Railway, B.C. Rail Limited, British Columbia Hydro and Power Authority, Burlington Northern (Manitoba) Limited, Burlington Northern Railroad, CSX Transportation, Consolidated Rail Corporation, Devco Railway, Essex Terminal Railway Company, Napierville Junction Railway Company, Norfolk & Western Railway Company, Ontario Northland Transportation Commission, Quebec North Shore & Labrador Railway, and Roberval & Saguenay Railway Company.

We have no mandate to speak on behalf of these companies at this time; however, they have been informed of these proceedings. Unfortunately, the majority of them had not received copies of Bill C-105 at the time they were contacted and consequently were not able to comment. Some may still ask to appear before you.

We are most appreciative of the initiative taken by the Minister and his personnel in assembling a broad representation of interested parties in drafting this bill. The process and the result is most satisfying. Those responsible are to be commended.

Although we have some misgivings that will be referred to later in this paper, we are generally supportive of the direction taken by the bill in assigning the railways' increased responsibility for safety within an environment that provides flexibility for recognizing the very different characteristics of smaller railways and those based in the United States. These railways have been subject to the same terms as the transcontinental railways, which were burdensome and impractical in many circumstances.

Just as a side comment, since writing these remarks I have learned of notes that indicate that clause 22 is intended for such projects as equipment demonstrations and testing new technology. That is a very limiting orientation, which is not in keeping with our understanding of the clause. We would expect that it be applied in situations where rules or regulations were not appropriate, such as in the case of the smaller railways.

## [Translation]

l'occasion qui m'est offerte de vous présenter mes observations au sujet du projet de loi C-105, Loi sur la sécurité ferroviaire. Il est rare qu'une petite société de chemin de fer se voit offrir et saisisse une occasion comme celle-ci.

Même si le mémoire a été préparé par l'Algoma Central Railway, le document tient compte des vues exprimées par les sociétés qui suivent et que nous avons formulées devant le comité directeur chargé d'examiner le cadre légal et réglementaire de la sécurité ferroviaire pour la préparation de la loi sur le même sujet. Il s'agit des compagnies de chemins de fer suivantes: Algoma Central Railway, B.C. Rail Limited, British Columbia Hydro and Power Authority, Burlington Northern (Manitoba) Limited, Burlington Northern Railroad, CSX Transportation, Consolidated Rail Corporation, Devco Railway, Essex Terminal Railway Company, Napierville Junction Railway Company, Norfolk & Western Railway Company, Ontario Northland Transportation Commission, Quebec North Shore & Labrador Railway ainsi que la compagnie de chemin de fer de Roberval et du Saguenay.

Nous ne sommes pas mandatés pour parler au nom de ces compagnies; toutefois, elles ont été informées de la tenue des audiences. Malheureusement, la majorité d'entre elles n'avaient pas reçu d'exemplaire du projet de loi C-105 au moment où elles ont été contactées, si bien qu'elles n'ont pas pu préparer leurs observations. Certaines d'entre elles voudront peut-être comparaître devant vous.

Nous sommes très reconnaissants au ministre et à ses fonctionnaires d'avoir réuni un éventail aussi vaste d'intervenants à l'occasion de la préparation de ce projet de loi. Nous sommes très heureux à la fois du processus et de son aboutissement. Il y a lieu de féliciter les personnes responsables.

Même si nous avons certaines réserves, dont nous parlerons dans un moment, il reste que dans l'ensemble nous sommes en faveur de l'orientation adoptée par le projet de loi. En effet, les sociétés de chemin de fer devront assumer une plus grande responsabilité en matière de sécurité dans un cadre suffisamment souple pour permettre de tenir compte des caractéristiques très différentes des compagnies de chemin de fer plus petites et celles qui appartiennent à des intérêts américains. Ces compagnies ont toujours été traitées comme des compagnies de chemin de fer transcontinentales, ce qui a souvent été onéreux et difficile d'application.

Soit dit en passant, depuis que ces observations ont été rédigées, j'ai appris que l'article 22 vise les matériels pilotes et la mise à l'épreuve de nouvelles technologies. Cette portée est très restreinte et ne concorde pas avec notre interprétation. Nous osons espérer qu'elle pourra s'appliquer dans les cas où les règlements ne conviennent pas, par exemple lorsqu'ils s'appliqueraient à des sociétés ferroviaires de plus petite taille.

[Texte]

[Traduction]

• 1535

While clause 3 of the bill recognizes the objectives established by the National Transportation Act of 1987, it is disappointing that it does not include a policy statement which clearly declares that railway companies are accountable for the safety of their operational activities, that the government requires railways to formulate and lodge safety standards for railway construction, reconstruction, operation and maintenance, that the Minister will approve the standards, verify conformity and enforce compliance, and that social and economic impact of regulation to ensure benefits must clearly exceed costs.

We believe that such a policy statement would provide clear terms of reference for applying the legislation. The bill provides a strong basis for regulatory reform, but the application of its terms will be the measure of its effectiveness. A clear statement of the intent would be most helpful in providing guidance towards maximum utility.

An area of concern in the past has been the protracted time in considering requests for approval of railway works or rules. While the 60-day assessment periods defined by paragraphs 10.(7)(a) and 19.(10)(a) are appropriate, the open-ended provisions of paragraph 10.(7)(b), subclause 10.(8), paragraph 19.(10)(b) and subclause 19.(11) repeat the past exposure to prolonged considerations. The bill should provide an upper limit for extended evaluation, such as 180 days.

In addition to considering objections on the grounds of safety, subclause 19.(8) should provide for considerations based on cost effectiveness. While safety is of the first importance, it must be recognized that economic considerations are a determining factor, as acknowledged by the limitations established by subclauses 12.(5) and 13.(5) which restrict financial participation in improving the safety at highway crossings where the record is clear that these sites offer the greatest exposure for railway accidents.

The requirements of subclauses 19.(3) and 20.(2), to notify and/or consult with each relevant association or organization likely to be affected by the implementation of those rules, creates an unreasonable burden for smaller railways and railways based in the United States.

For those following my text, I have deleted the next two paragraphs because we overlooked the change in definition for relevant associations and organizations which deals with our concern.

Rules impact directly on the management and operation of the railway. They are numerous and many of them are technical in nature. Managerial decision to amend rules should not be subject to wide public consultation. Rules must be the most dynamic component of the regulatory framework because they require frequent

Même si l'article 3 du projet de loi épouse les objectifs fixés par la Loi nationale de 1987 sur les transports, nous déplorons l'absence d'un énoncé de principe rendant explicitement responsable les compagnies de chemin de fer de la sécurité de leurs activités, obligeant les compagnies à formuler et à déposer auprès du gouvernement des normes de sécurité pour la construction, la reconstruction, l'exploitation et l'entretien des chemins de fer, stipulant que le ministre devra approuver ces normes et voir à ce que les compagnies y adhèrent et que les avantages sociaux et économiques découlant de la réglementation doivent nettement l'emporter sur les coûts.

A notre avis, un énoncé de politique comme celui-là tracerait un cadre clair pour l'application de la loi. La mesure législative jette des bases solides en prévision d'une refonte réglementaire, mais c'est à l'usage que son efficacité se mesurera. Un énoncé net de l'intention recherchée apporterait un éclaircissement inestimable.

Jusqu'à présent, nous avons souffert des longueurs que prend l'examen des demandes d'approbation des travaux ou des règlements ferroviaires. Même si le délai d'examen prévu de 60 jours prescrit aux paragraphes 10.(7) et 19.(10) est acceptable, la prorogation indéterminée dont ce délai peut faire l'objet en vertu des deux mêmes paragraphes ainsi que du paragraphe 19.(11) risque de maintenir encore ces longueurs. Un délai maximum devrait être prescrit, 180 jours par exemple.

Sous le régime du paragraphe 19.(8), il devrait être possible de tenir compte des oppositions formulées pour des motifs de rentabilité et non seulement pour des motifs de sécurité. Si la sécurité est de toute première importance, il faut reconnaître que les considérations financières sont aussi déterminantes, comme le reconnaissent les paragraphes 12.(5) et 13.(5) qui plafonnent les subventions destinées à améliorer la sécurité des passages à niveau là où il est démontré que le risque d'accidents est le plus élevé.

Les paragraphes 19.(3) et 20.(2) obligent la compagnie de chemins de fer à aviser ou consulter toutes organisations susceptibles d'être touchées par la mise en oeuvre de ces règles. Selon nous, il s'agit d'une obligation déraisonnable dans le cas des petites compagnies et de celles qui sont basées aux États-Unis.

A ceux d'entre vous qui suivent le texte de mon intervention, je signale que je ne lirai pas les deux paragraphes qui suivent parce que nous avons oublié que la définition des organisations intéressées avait changé.

Les règles touchent directement la gestion et l'exploitation d'une compagnie de chemin de fer. Il y en a un grand nombre et beaucoup d'entre elles sont de nature technique. Une modification des règles décidée par la direction n'a pas à faire l'objet d'une vaste consultation publique. Les règles doivent être l'élément le plus

## [Text]

adjustment to meet changing conditions and advances in technology.

The bill provides for several areas of consultation, which we do not oppose; however, we feel strongly that requirements referred to in these clauses should be removed from the bill.

Subclauses 31.(1), 31.(2) and 31.(3) provide to somewhat junior personnel who gain appointments to railway safety inspectors the very substantial power of ordering immediate compliance with their views or curtailing the use of railway works, equipment or railway operations. While there may be occasions when an inspector observes a situation that presents significant and imminent danger, we feel strongly that he or she should only be authorized to forbid the use of resources or operations if there is significant and imminent danger and no company officer who can be contacted to take charge of the situation immediately.

The inspector should only assume management's responsibility to act when management is not in a position to do so. The bill should clarify that management is responsible for managing and inspectors are to verify that management actions result in adherence to safety standards.

We are supportive of the initiative introduced by clause 35 of the bill dealing with medical and optometric information.

In keeping with comments made about limiting the time for considering works and rules in terms of clauses 10 and 19, there should be a limit on the time permitted for inquiries under clause 40. Our preference is for a maximum of six months for smaller railways, although we recognize that one year may be more appropriate in considering matters with ramifications across the country.

• 1540

We are supportive of the Railway Safety Consultative Committee envisaged by clause 44, and are appreciative of the recognition conveyed by representation under paragraph 1.(e).

While we support the prepublication of regulations in *The Canada Gazette* required by clause 49, the clause should include a requirement that a notice be mailed to each of the regulated railways.

It is impractical to expect the smaller railway companies to subscribe to *The Canada Gazette*. Without a direct mailing, companies such as ACR have no knowledge of new or changing regulations.

## [Translation]

dynamique du cadre réglementaire parce qu'elles doivent être rectifiées couramment en fonction des progrès technologiques.

Aux termes du projet de loi, plusieurs questions doivent faire l'objet de consultations, ce à quoi nous ne nous opposons pas. Toutefois, nous estimons que les exigences stipulées dans les articles qui suivent devraient être supprimées.

Les paragraphes (1), (2) et (3) de l'article 31 confèrent à des personnes de rang plus ou moins subalterne nommées au poste d'inspecteur de la sécurité le très grand pouvoir d'ordonner que l'on se plie immédiatement à leurs vues, faute de quoi elles pourront interdire l'utilisation des lignes ou du matériel de chemin de fer. Même s'il peut survenir des cas où l'inspecteur observe une situation qui présente un risque important et imminent, nous croyons fermement que ce pouvoir d'interdiction ne doit s'appliquer que dans des situations de danger imminent et important et où il est impossible de communiquer avec un agent de la compagnie qui puisse prendre la situation en main sur le champ.

L'inspecteur devrait assumer les reponsabilités de la direction uniquement lorsque la direction n'est pas elle-même en position de le faire. Il devrait être précisé dans le projet de loi que la direction est responsable de la gestion et que l'inspecteur doit vérifier que les mesures de la direction sont conformes aux normes de sécurité.

Nous sommes en faveur des dispositions prises sous le régime de l'article 35 concernant les renseignements médicaux et optométriques.

Comme nous l'avons dit au sujet du délai devant s'appliquer aux travaux et aux règles visés aux articles 10 et 19, le délai de l'enquête visé à l'article 40 devrait lui aussi être limité. Nous préférierions que ce maximum soit de six mois dans le cas des petites compagnies, même si nous reconnaissons qu'une période d'une année conviendrait peut-être mieux à l'examen des questions à incidence nationale.

Nous sommes en faveur de la création du Comité consultatif de la sécurité ferroviaire en vertu de l'article 44 et nous sommes reconnaissants de la place qui nous est faite aux termes de l'alinéa 1.e).

Même si nous sommes en faveur de la publication à l'avance des règlements dans *La Gazette du Canada*, aux termes de l'article 49, nous trouvons qu'un avis devrait être envoyé par la poste à chaque compagnie de chemin de fer touchée.

Il n'est pas raisonnable de s'attendre à ce que toutes les petites compagnies de chemin de fer s'abonnent à *La Gazette du Canada*. Sans abonnement, les compagnies comme l'ACR ne peuvent être au courant d'une modification réglementaire.

*[Texte]*

The fact that many of the smaller railways were not conversant with Bill C-105 when contacted about this presentation is evidence of the problem that they face.

For transitional purposes, we recognize that existing rules and orders must be continued until they are reviewed, although we are concerned that with the large number of such regulations that are in place, many of which are redundant, many may remain operational indefinitely.

A review is likely to be most difficult because from our perspective, there is no clear overall record of the many rules and orders, nor is there a record of how they interrelate.

We would urge that any order or regulation that is not reissued or confirmed within two years of the act coming into force be deemed revoked.

In light of the information developed by the Working Group on the Control of Drug and Alcohol Abuse in the Railway Industry, which the Transport Minister made public on January 18, 1988, the same day that Bill C-105 was given first reading, it is disappointing that the bill does not provide for mandatory drug and alcohol testing. It should be evident that mandatory testing is an essential safety measure when 52% of railway personnel surveyed said alcohol use had compromised job safety. Forty-eight percent said that mandatory drug testing is desirable, and 77% agreed to mandatory drug testing if alcohol and drug abuse were shown to be a problem to the railways.

The Minister commented that he saw merit in mandatory drug testing following accidents and for reasonable cause. Both of these instances constitute after-the-fact testing when the damage has already been done. Preventative measures necessitate pre-employment alcohol and drug screening, which is reinforced by testing along with medical checkups.

While testing for reasonable cause and following accidents provides a measure of evaluation and deterrence, it has to be far less effective than an arrangement which provides periodic monitoring prior to incidents occurring. The legislation should provide for mandatory pre-employment, periodic, post-accident, and reasonable cause testing of personnel in positions that are critical to safe railway operations.

An item that I failed to include in my paper is in regard to making it a criminal offence to tamper with railway safety devices. While the labour code deals with employees tampering with safety devices, it does not deal with non-employees. Since we have encountered people interfering with crossing protection, opening maintrack

*[Traduction]*

Le fait que beaucoup des petites compagnies de chemin de fer connaissent mal le projet de loi C-105 au moment où nous les avons jointes lors de la préparation de notre comparution montre bien la nature des difficultés auxquelles elles font face.

Pour ce qui est des dispositions transitoires, nous admettons que les règles actuelles doivent rester en vigueur jusqu'à leur examen, quoique devant leur grand nombre et leur chevauchement, il est possible que beaucoup d'entre elles restent en vigueur indéfiniment.

Il est probable qu'il sera très difficile de les passer en revue parce que, à notre connaissance, celles-ci ne sont ni codifiées ni assorties de renvois.

Nous estimons donc que toute règle n'ayant pas fait l'objet d'une nouvelle publication ou d'une confirmation dans les deux ans suivant l'entrée en vigueur de la loi soit réputée caduque.

À la suite des conclusions du Groupe de travail sur le contrôle de l'abus des drogues et de l'alcool dans l'industrie ferroviaire, rendues publiques par le ministre des Transports le 18 janvier dernier, le jour même où le projet de loi C-105 a été donné en première lecture, nous déplorons que le projet de loi ne prévoie pas de tests obligatoires de toxicomanie et d'alcoolisme. Il devrait être évident que des tests de ce genre sont obligatoires quand on sait que 52 p. 100 des employés de chemins de fer interrogés ont répondu que la consommation d'alcool compromet la sécurité au travail. Quarante-huit pour cent d'entre eux jugent souhaitable l'installation de tests obligatoires pour dépister l'usage de la drogue, tandis que soixante-dix-sept pour cent se sont dit en faveur de tests obligatoires s'il était démontré que l'abus de l'alcool et des drogues constituait un problème au sein des compagnies ferroviaires.

Le ministre a indiqué qu'il voyait le bien-fondé de tests obligatoires de dépistage des drogues à la suite d'accidents et chaque fois que des motifs raisonnables le justifiaient. Dans ces deux cas, il s'agit de tests *a posteriori*, une fois que le mal a été fait. Pour prévenir, il faut dépister l'usage de l'alcool et des drogues avant l'embauche et faire suivre de bilans médicaux réguliers.

Même si les tests dans ces deux cas représentent une méthode d'évaluation et de dissuasion, ils sont assurément beaucoup moins efficaces qu'un contrôle périodique avant que ne surviennent des incidents. La loi devrait prévoir la possibilité de tester le personnel qui occupe des postes essentiels à la sécurité ferroviaire avant l'embauche, à intervalles réguliers, à la suite d'accidents et chaque fois que des motifs raisonnables le justifient.

Dans mon mémoire, j'ai oublié de parler des altérations aux mécanismes de sécurité ferroviaire. À mon avis, pareil acte devrait être déclaré un crime. Même s'il en est question dans le Code du travail, ceux qui ne sont pas au service de la compagnie ne sont pas touchés. Comme il est arrivé que des gens aient entravé le

## [Text]

switches, and even removing a rail, we feel that a consequential change in this bill should be to make such actions a criminal offence.

Another item that I have not included is in respect to the security measures dealt with in section 49. Our freight operations are not of a nature to raise the concerns referred to by the transcontinental railways, but our tour trains handle over 1,700 people per day during the peak season. We would certainly hope that this clause is not used to impose airport-type security measures on passenger trains.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Black, for the brief you have given before the committee. I am sure it has opened up a couple of areas of questioning. You have been very clear and direct in what you have said.

**Mr. Robichaud:** In your preamble, you mentioned that you were part of the steering committee that prepared this legislation.

• 1545

**Mr. Black:** Yes, Mr. Robichaud.

**Mr. Robichaud:** Were you speaking for all the other railways that are mentioned there?

**Mr. Black:** When we participated in the steering committee, I was asked to represent those railways. I attempted to do so and communicated with them throughout the process.

Before appearing here, I let them know we had this opportunity and asked if they would appear with me or have separate representation, or if there was any message they would like me to bring. Five of them indicated they did not intend to be present, and only one gave guidance to speak on their behalf. So I do not feel I have a mandate to speak for them at this time.

**Mr. Robichaud:** Do you feel that some of these railways would like to appear before the committee to put forward their own concerns?

**Mr. Black:** I have no response from any of them indicating they intend to appear. I gave them Ms Savage's phone number and address so that they could contact her if they wished, but I have not heard from any of them myself.

**Mr. Robichaud:** We just want to make sure we provide time for them if they want to appear, and that information is available to them.

You said at first they were not aware of this bill, and this is a problem with the smaller railways. By looking

## [Translation]

fonctionnement des mécanismes de protection et d'aiguillage et même enlevé un rail, nous trouvons que ces actes devraient constituer une infraction criminelle.

J'ai aussi oublié de parler des mesures de sécurité visées à l'article 49. Nos opérations de fret ne sont pas de nature à soulever les inquiétudes exprimées par les compagnies de chemin de fer transcontinentales; toutefois, nous transportons plus de 1,700 passagers par jour pendant la haute saison. Nous espérons que cet article ne sera pas invoqué pour imposer aux trains de passagers des mesures de sécurité analogues à celles que l'on retrouve dans les aéroports.

**Le vice-président:** Merci beaucoup, monsieur Black, du mémoire que vous venez de présenter. Je suis certain que vous avez soulevé un certain nombre de points sur lesquels on voudra vous questionner. Votre exposé a été très clair et très direct.

**M. Robichaud:** Dans votre préambule, vous avez dit avoir fait partie du comité directeur qui a préparé ce projet de loi.

**M. Black:** Oui, monsieur Robichaud.

**M. Robichaud:** Est-ce que vous parliez au nom de toutes les autres compagnies ferroviaires que vous avez énumérées?

**M. Black:** Quand nous avons participé aux travaux du Comité directeur, on m'a demandé de représenter ces compagnies ferroviaires. C'est ce que j'ai essayé de faire et j'ai été en communication avec elles pendant toute la durée des travaux.

Avant de comparaître ici, je leur ai fait savoir que l'occasion nous était offerte et je leur ai demandé si elles voulaient comparaître avec moi ou individuellement, ou encore si elles voulaient que je vous transmette un message. Cinq d'entre elles m'ont dit ne pas avoir l'intention de se présenter et une seule autre m'a mandaté pour parler en son nom. Je n'estime donc pas être en mesure de parler en leur nom à toutes aujourd'hui.

**M. Robichaud:** Pensez-vous que certaines de ces compagnies aimeraient comparaître devant le Comité pour exprimer leurs propres vues?

**M. Black:** Aucune d'entre elles ne m'a laissé entendre qu'elles entendaient comparaître. Je leur ai laissé le numéro de téléphone et l'adresse de M<sup>me</sup> Savage pour qu'elles puissent la contacter au besoin, mais aucune d'entre elles n'a communiqué directement avec moi.

**M. Robichaud:** Je veux seulement prévoir suffisamment de temps à l'horaire au cas où elles voudraient comparaître. Nous voulons aussi nous assurer qu'elles ont la formation voulue.

Au tout début, vous avez dit mal connaître ce projet de loi et que cela constituait une difficulté pour les

**[Texte]**

through the *Canada Gazette*, sometimes they are not aware of changes in regulations, and laws for that matter.

**Mr. Black:** That is right, sir. Even beyond that, sometimes when a regulation or legislation comes forward we receive a copy, and other times we do not. So we are never sure whether it is in the mail or not. It would certainly be helpful if we were on a direct mailing list.

**Mr. Robichaud:** That is a very good point.

In relation to inspectors, you say that subclauses 31.(1), (2) and (3) provide the somewhat junior personnel who gain appointments to railway safety inspectors. . . Are you questioning the qualifications of the inspectors?

**Mr. Black:** I was simply trying to point out that inspectors we have dealt with in the past have been people who, in many cases, have come from the railway industry. There are some—and at least one that I know of—who have not been able to hold work with a railway. In other cases, they are people who have retired from railways.

I regard them as people who come into the government at a lower level and get some kind of training. For that matter, sometimes they are trained by railways to carry out their duties. With that kind of a background and under those circumstances, I question whether they are really in a position to impose their views without first consulting with railway management.

**Mr. Robichaud:** This is why you question their powers, because in your mind they are not properly qualified to do the job.

**Mr. Black:** I think there are two sides to it. As I have tried to say, I believe the bill sets the stage—and hopefully—that it is management's responsibility to manage the railway operation. Therefore, if there is a situation that is viewed improper it should be communicated to management, and management should give direction in terms of a response. Certainly if there is not an opportunity to communicate with management, none of us want an unsafe action that results in an accident or a difficulty in moving forward. We do not oppose an inspector taking action under those circumstances. But if there is an opportunity to defer to management, we feel they should do so.

We just had an experience of this sort, and all credit should go to the inspector we are dealing with now. He handled it properly. He had different views as to how things were being done. When he communicated with management, he found out that things being done had been pre-approved, if you like, or discussed with others in his own department. He then consulted them and discovered it was an appropriate thing to do. He was going to give guidance that it be done otherwise. That is the kind of thing that concerns us. That is why we feel there should be consultation with management, if that is at all possible.

**[Traduction]**

compagnies plus petites. Lorsqu'elles consultent *La Gazette du Canada*, il leur arrive de ne pas être au courant des modifications réglementaires ou législatives.

**M. Black:** Effectivement. Parfois il arrive qu'un règlement ou une loi nous soit communiquée, parfois pas. Nous ne savons jamais avec certitude ce que le courrier nous apportera. Ça nous aiderait certainement beaucoup si on nous mettait sur une liste d'expédition.

**M. Robichaud:** C'est une excellente idée.

En ce qui concerne les inspecteurs, vous dites que les paragraphes 1, 2 et 3 de l'article 31 portent sur des employés plus ou moins subalternes qui occupent le poste d'inspecteurs de la sécurité. . . Mettez-vous en doute les compétences des inspecteurs?

**M. Black:** J'essayais simplement de montrer que les inspecteur avec qui nous avons dû traiter par le passé avaient souvent des antécédents ferroviaires. J'en connais certains—au moins un que je connais personnellement—qui n'ont pas réussi à conserver leur emploi au sein d'une compagnie ferroviaires. Autrement dit, ce sont des gens qui ont quitté les chemins de fer.

Pour moi, ce sont des gens, qui entrent au gouvernement à un échelon subalterne et reçoivent certains cours. De même, il arrive qu'ils reçoivent des cours de la compagnie de chemins de fer. Vu leurs antécédents et dans des situations comme celle-là, je me demande s'ils sont vraiment en mesure d'imposer leurs vues sans d'abord consulter la direction de la compagnie.

**M. Robichaud:** C'est la raison pour laquelle vous mettez en doute leurs pouvoirs, parce que d'après vous ils n'ont pas la compétence voulue pour l'emploi.

**M. Black:** Cette médaille a deux côtés. Comme je l'ai dit, je trouve et j'espère que le projet de loi confirmera qu'il appartient à la direction de gérer la compagnie. Une situation qui laisse à désirer devrait donc être communiquée à la direction, qui devra intervenir. S'il n'y a pas moyen de communiquer avec la direction, personne ne souhaite qu'il arrive un accident ou quelque chose de fâcheux. Dans un cas comme celui-là, nous ne nous opposons pas à ce que l'inspecteur prenne des mesures. Mais s'il y a moyen de communiquer avec la direction, nous estimons que cela devrait être fait.

Nous venons de connaître une expérience de ce genre, et tout le mérite va à l'inspecteur avec qui nous traitons actuellement. Il a bien réglé la situation. Il trouvait que les choses auraient dû se faire différemment. Après avoir communiqué avec la direction, il a appris que la façon de procéder avait été approuvée à l'avance, pour ainsi dire, ou fait l'objet de discussions avec d'autres personnes de son propre ministère. Il est entré en communication avec ces personnes et s'est rendu compte que la situation était en règle. Il était sur le point de donner un contre-ordre. C'est ce genre de chose-là qui nous préoccupe. C'est pourquoi nous trouvons qu'il devrait y avoir consultation avec la direction, si la chose est possible.

[Text]

[Translation]

• 1550

**Mr. Robichaud:** But the inspector should have the right, nevertheless, to stop any operation if he deems it not within acceptable safety standards.

**Mr. Black:** If there is going to be imminent danger, and if there is not an opportunity for management giving direction. I think management has to answer for the kinds of things that it directs be done. If they have a difference with the inspector, then I presume they have to answer for the action they take.

**Mr. Robichaud:** Do you mean management would have to answer? I am not sure I understand.

The inspector's job would be to advise management of a condition that is not within reasonable safety standards, or the safety standards as they are now. It would be his responsibility to pass it on to management. If management did not act right away, he would not have to take any other action. Is that what you are saying?

**Mr. Black:** If he passes it on to management and management does not choose to respond to what he has said, management should be giving reasons for not doing so and the inspector should follow up on that. If management is in violation, then there are provisions in the act to deal with handling the violation.

**Mr. Robichaud:** But the inspector should have the right to stop the whole thing if he deems... When you say "imminent danger"—he has the right to stop everything, does he not?

**Mr. Black:** I cannot quarrel with that. If there is imminent danger, then I do not think any of us want an operation to continue.

**Mr. Robichaud:** How would you define "imminent danger" then?

**Mr. Black:** That is a difficulty I have. In my view if something transpires that is likely to cause a derailment, a collision, something of that nature while on a train, and management is not available, then I would think the inspector or any of us who are party to that kind of thing would take action.

If it is a procedural type of thing the inspector feels is not proper, then I would expect him to consult with management and have it dealt with. He would not act and interfere with the operation or the use of equipment until it is dealt with.

**Mr. Layton:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Black, thank you for visiting with the committee this afternoon and for sharing your views and those of your colleagues, and for the very constructive remarks regarding the preparation of this bill.

**M. Robichaud:** Mais l'inspecteur devrait avoir le droit, néanmoins, de faire cesser toute activité si les normes de sécurité ne lui paraissent pas suffisantes.

**M. Black:** Effectivement si le danger est imminent, et si de son côté la direction n'a pas la possibilité d'intervenir. Je pense évidemment que la direction est responsable des conséquences des ordres qu'elle donne. En cas de conflit avec l'inspecteur, la direction doit répondre des mesures qu'elle prend.

**M. Robichaud:** Voulez-vous dire que la direction doit une réponse à l'inspecteur? Je ne suis pas sûr de bien vous comprendre.

Le travail de l'inspecteur consisterait à avertir la direction de telle ou telle anomalie, ou du fait que les normes de sécurité ne sont pas suffisamment respectées. La responsabilité de l'inspecteur serait de le faire savoir à la direction. Et si je vous ai bien compris, c'est là que s'arrête la responsabilité de l'inspecteur, et notamment au cas où la direction ne prendrait pas immédiatement des mesures.

**M. Black:** S'il avertit la direction, et que celle-ci décide de ne rien faire, de ne rien changer, elle devrait lui en donner les raisons, et c'est à l'inspecteur ensuite de continuer à suivre l'évolution de la situation. Si la direction est en infraction, par exemple, il y a des dispositions dans la loi pour cela.

**M. Robichaud:** Mais l'inspecteur devrait avoir le droit de faire cesser toute activité s'il estime... Lorsque vous parlez de danger imminent, est-ce que cela veut dire qu'il a le droit de faire cesser la circulation des trains?

**M. Black:** Oui. Si le danger est imminent, je ne pense pas qu'il y ait qui que ce soit parmi nous qui veuillent courir à la catastrophe.

**M. Robichaud:** Comment définirait-on ce «danger imminent»?

**M. Black:** Ça n'est évidemment pas facile. Que l'un d'entre nous, ou l'inspecteur, se trouve dans un train, et s'aperçoive que celui-ci risque de dérailler ou d'entrer en collision avec un autre, alors qu'il est impossible d'aviser la direction dans l'immédiat, j'imagine qu'il ferait ce qu'il faut pour éviter le pire.

Mais si l'inspecteur n'est tout simplement pas d'accord avec telle ou telle façon de procéder de la compagnie, je pense qu'il doit d'abord consulter la direction en lui demandant de faire quelque chose. C'est-à-dire que l'inspecteur n'a pas à prendre des mesures ou à intervenir dans la marche des opérations, ni au niveau des questions d'utilisation du matériel, tant que la direction n'en a pas été avisée.

**M. Layton:** Merci, monsieur le président. Monsieur Black, merci d'avoir répondu à l'invitation du Comité, et d'être venu nous faire part de vos vues ainsi que de celles de vos homologues et collègues; merci également pour ces commentaires extrêmement constructifs portant sur le projet de loi.

## [Texte]

I was taken up with this question of railway safety and testing you addressed in the latter part of your submission this afternoon. If 77% of railway personnel approved testing, "if abuse were shown to be a problem", is this not the case made by the working group on the control of drug and alcohol abuse in the railway industry? You note there was a report made public on January 18, 1988. Would further testing or demonstration be required in order to meet the criteria of the railway personnel?

**Mr. Black:** The point I am making is the same point put forward by the report. That is why I am surprised there is nothing in this legislation that responds to it. We feel very strongly there should be provision within this act to provide for mandatory testing under the four circumstances I described.

**Mr. Layton:** Would the personnel, having in some survey indicated they are prepared to accept this 77% level, now accept such a testing procedure?

**Mr. Black:** I believe so.

**Mr. Layton:** Would their acceptance of mandatory testing include all the preventative measures you listed: the pre-employment, alcohol and drug screening, reinforced by testing along with medical check-ups? I am trying to imagine whether there would be a reaction as there has been, for instance, among some airport staff to control of drug and alcohol abuse and the feeling there is sometimes too strong a hand being applied to affect their jobs.

**Mr. Black:** I am sorry, Mr. Layton, I am just not informed to answer on behalf of those employee groups. The conversations I have indicate the employees understand there is a problem and there is an appropriate way of dealing with it. They have indicated concern if there were random testing, particularly if it were random testing outside their work environment, and I have not spoken to that.

**Mr. Thacker:** Mr. Chairman, my first question relates to page 4 of Mr. Black's evidence, the notice of rule-making, where you say it would impose an unreasonable burden for smaller railways. Would you mind expanding on that?

**Mr. Black:** I am really speaking to the same problem that was dealt with by the transcontinental railways this morning with respect to the number of rules and perhaps the definition of rules. If there were a clearer definition, as stated this morning, that would certainly respond to the concerns I have.

## [Traduction]

Mon attention a été attirée par ce que vous dites, dans la dernière partie de votre mémoire présenté cet après-midi, sur la question de sécurité et de dépistage de l'alcoolisme et de la toxicomanie. Vous dites que 77 p. 100 du personnel ferroviaire approuverait le dépistage «si les abus devaient être à l'origine de problèmes», n'est-ce pas ce que dit précisément le groupe d'étude sur la surveillance de la consommation d'alcool et de l'usage des stupéfiants aux chemins de fer? Vous dites que le rapport a été rendu public le 18 janvier 1988. Cela voudrait-il dire alors que le dépistage systématique ou l'examen médical seront exigés?

**M. Black:** Ce que je dis rejoint exactement la thèse du rapport. Voilà pourquoi je suis surpris de constater qu'il n'y a rien là-dessus dans le projet de loi. Nous estimons qu'il devrait y avoir une disposition, dans la loi, exigeant ce dépistage systématique, dans les quatre cas que j'ai cités.

**M. Layton:** Ces 77 p. 100 d'employés seraient-ils alors prêts à accepter ce genre de dépistage?

**M. Black:** Je le pense.

**M. Layton:** Doit-on en conclure que ces 77 p. 100 d'employés seraient également prêts à accepter les propositions que vous faites en ce qui concerne la prévention: dépistage avant embauche, suivi d'examen médicaux permettant de surveiller l'évolution de la toxicomanie ou de l'alcoolisme en cours de carrière? Je me demande si cela ne déclencherait pas des réactions d'opposition, comme cela a été le cas de la part du personnel des aéroports, qui avaient le sentiment que cela allait trop loin.

**M. Black:** Excusez-moi, monsieur Layton, je ne suis pas suffisamment informé pour répondre au nom des employés concernés. D'après les conversations que j'ai pu avoir, les employés semblent comprendre qu'il y a là un problème, et qu'il y a en même temps une juste façon de le traiter. Ils craignaient cependant que l'on se livre à des opérations de dépistage surprises et notamment à l'extérieur du lieu de travail; là-dessus je me suis abstenu.

• 1555

**M. Thacker:** Monsieur le président, ma première question porte sur la page 4 du mémoire de M. Black, où il est question de l'avis à déposer et des procédures de consultations qui doivent précéder la mise en place de nouvelles règles. D'après le témoin cela imposerait aux petites compagnies un fardeau supplémentaire qui leur est difficile d'accepter. Pourriez-vous développer un petit peu cela?

**M. Black:** C'est exactement le problème dont il a déjà été question ce matin avec les compagnies de chemin fer transcontinentaux, problème qui tient à la multiplicité des règles, et à l'absence de définition claire. Comme on l'a déjà dit ce matin, il faudrait que les choses soient mieux définies, et mieux délimitées.

**[Text]**

The way I look at it—the myriad rules we have with respect to equipment, with respect to operations—it would be an impractical thing to have consultation each time there was to be a change in those sorts of things. I am looking at it in the framework of all of the bulletins and notices we put out from time to time and of the change of timetables, and see that as an unworkable situation.

**Mr. Thacker:** But your brief refers to determination of relevancy and identification of associations and organizations likely to be affected.

**Mr. Black:** I did not read those two paragraphs into my brief, Mr. Thacker, and commented that I had deleted them because the definition provided for relevant organizations and associations has dealt with our concerns.

**Mr. Thacker:** I apologize. I missed that when you were giving your evidence.

In another part you wanted an upper limit on the decision-making authority of the Minister to 180 days. It seems to me, in the complexity of the railway industry and the huge number of things you might want to do, that even 180 days might not be enough and it would then force the Minister to say no. Whereas, the way the act is drafted there is an initial general rule and objective of 60 days. And only in those special circumstances, where the Minister has to start an inquiry or it is just very complex and he cannot comply within that period, the Minister can then give you a notice—and is required to give you a notice—that it cannot be done in 60 days but can be done in 90 or 120 on this particular situation and you will be given their commitment to that fixed time. Whereas, if by statute this committee imposes 180 days, he has to say no if he cannot meet it. Do you see any merit to that argument?

**Mr. Black:** I understand the point being made and, as we have said, the 60-day assessment period is appropriate. The difficulty is, when it comes to an extension, the way the bill is drafted there is no limit on the extension. And it can go on indefinitely, as our past experience has indicated, can and has gone on for several years. Those are the kinds of things we are concerned about.

**Mr. Thacker:** Has your past experience been with the CTC and not with the Minister, though? Am I correct in that?

**Mr. Black:** That is correct, sir. On the other hand, in the light of that experience, that is why we would like something in the legislation that makes it clear and gives guidance to the Minister's personnel.

**Mr. Thacker:** You were talking about the general safety rules. Of course the statute has them apply to everyone,

**[Translation]**

D'après moi, le nombre de règles concernant l'équipement, le matériel, le fonctionnement des trains, est tel qu'il semblerait difficile de procéder à ces consultations à chaque fois que nous voulons modifier l'une de ces règles. Si j'en juge par le travail que nous donne tous ces bulletins et avis de changement que nous publions régulièrement, en cas de modifications des horaires par exemple, je peux vous dire que ce genre de disposition ne sera pas applicable.

**M. Thacker:** Vous parlez pourtant dans votre mémoire des organisations intéressées susceptibles d'être touchées.

**M. Black:** Je n'ai pas lu ces deux paragraphes, monsieur Thacker, en expliquant que la définition qui était donnée de ces organisations intéressées susceptibles d'être touchées suffisait.

**M. Thacker:** Excusez-moi. Cela m'avait échappé.

Dans un autre paragraphe, vous demandez que l'on impose un délai de 180 jours à la réflexion du ministre. Étant donné la complexité des problèmes auxquels on a affaire dans l'industrie ferroviaire, étant donné par ailleurs le nombre de mesures que vous pourriez avoir à prendre, il se pourrait bien que ces 180 jours soient encore insuffisants, ce qui obligerait le ministre à répondre par la négative. Pour le moment le projet de loi prévoit une limite de 60 jours, c'est la règle générale; dans certains cas spéciaux, où le ministre aurait par exemple à faire faire une enquête, où la complexité de la situation ne lui permettrait pas de respecter le délai prescrit, il pourrait vous faire parvenir un avis—et cela est exigé par les dispositions du projet de loi—pour vous avertir qu'il ne peut pas vous donner une réponse dans les 60 jours prévus, mais qu'il a besoin de 90 ou de 120 jours, et qu'il s'engage à respecter ce nouveau délai. Mais si la loi impose une limite absolue de 180 jours, le ministre devra dans certains cas répondre non, s'il ne peut tout simplement pas faire le travail dans ce délai. Est-ce que vous comprenez mon argument?

**M. Black:** Je comprends très bien, et comme nous l'avons déjà dit, nous approuvons cette limite supérieure de 60 jours. Malheureusement, le projet de loi ne fixe ensuite aucune limite en cas où une prolongation serait nécessaire. Ce petit jeu peut donc se prolonger de façon indéfinie, et il nous est déjà arrivé par le passé, de voir les choses traînées pendant plusieurs années. Voilà exactement ce que nous voudrions éviter.

**M. Thacker:** Mais lorsque vous parlez du passé, il s'agit bien de la CCT, et non pas du ministre?

**M. Black:** Effectivement. Voilà pourquoi nous aimerions que ce projet de loi soit plus explicite, afin que le personnel du ministre puisse s'en tenir à des directives claires.

**M. Thacker:** Vous abordez le problème des règles de sécurité. La loi effectivement exige qu'elles s'appliquent à

[Texte]

large and small. Is it your view, because you are a smaller operation, there should be a different regime in terms of safety, i.e., you wanted economic considerations to be taken into account, whereas the structure of the bill is that the National Transportation Agency will look after economic regulation? The Minister will be responsible for the minimum safety rules everybody has to meet, and of course there will then be another agency for accidents. To say, however, safety should be tied in with economic considerations causes me a problem.

**Mr. Black:** I am surprised others did not comment on the same point. It is certainly one we dealt with in the steering committee at great length and very obviously the government is concerned about it, because they put limitations in subclauses 12.(5) and 13.(5), in regard to crossing protection. All of us have to recognize there is only a certain amount of resource to respond to things and we have to operate safe railways. If they cannot be safe, you curtail either some kind of an operation or some type of service.

There has to be a balance all the way through these things. It cannot be safety at any cost. There are degrees in it and if it is not safe, you do not do it. So there is an economic reality.

• 1600

**Mr. Thacker:** Do you think it is more pronounced for you, as a smaller operator, than for CP or CN?

**Mr. Black:** No, I do not think it is any more pronounced for me.

**Mr. Robichaud:** Do you do any pre-employment alcohol and drug testing in your company?

**Mr. Black:** No, we do not, Mr. Robichaud.

**Mr. Robichaud:** You are aware that some of the major companies do.

**Mr. Black:** I am aware that both CN and CP do. I am also aware that a number of the United States-based railways do in terms of United States operations, but I am not aware that they do any in Canada.

**Mr. Robichaud:** Why would your company not do it when it is a concern in hiring people for jobs requiring a high security clearance?

**Mr. Black:** We have a double problem. One is the cost we are prepared to face and the other is that the facility for doing it is going to be a difficult thing to handle. A forensic laboratory will be located in our headquarters in Sault Ste. Marie within the next year or so. Our medical adviser tells us that when it is in place, we will be in a position to do such testing. At this stage we would have to

[Traduction]

toutes les compagnies, petites et grandes. Étant donné que vous êtes une compagnie de taille plus modeste, estimez-vous que vous devriez bénéficier d'un régime particulier en ce qui concerne les règles de sécurité, c'est-à-dire que l'on prenne en considération un certain nombre de facteurs économiques, alors que dans le projet de loi c'est à l'Office national des transports de s'occuper de la réglementation économique? La réglementation de la sécurité minimale applicable à tous relèvera du ministre, et il y aura ensuite un autre organisme chargé de la question des accidents. Cependant j'ai du mal à accepter que ces questions de sécurité puissent être étudiées à la lumière de considérations économiques.

**M. Black:** Je suis surpris que nous ayons été les seuls à avancer cet argument. Notre comité directeur en a pourtant discuté en long et en large, et de toute évidence le gouvernement y a lui aussi réfléchi, puisqu'il a jugé nécessaire de fixer des plafonds aux paragraphes 12.(5) et 13.(5) concernant les passages à niveau. Nous sommes bien obligés de reconnaître que les ressources disponibles ne sont pas illimitées, mais en même temps qu'il faut respecter l'impératif de sécurité. Il peut être alors nécessaire, pour des raisons de sécurité, de couper sur le budget de tel ou tel service, ou de réduire celui-ci.

Mais il faut quand même essayer de trouver le juste équilibre. Il ne faut pas que ce soit la sécurité au rebais. Il y a des degrés à respecter, et si ce n'est pas sûr, on ne le fait pas. Mais d'un autre côté il y a aussi une réalité économique dont il faut tenir compte.

**M. Thacker:** Pensez-vous que cette réalité économique soit plus contraignante pour vous, une petite société, que pour CP ou CN?

**M. Black:** Non, je ne pense pas.

**M. Robichaud:** Est-ce que votre société fait procéder à des dépistages d'alcoolisme et de toxicomanie avant l'embauche?

**M. Black:** Non, monsieur Robichaud.

**M. Robichaud:** Vous savez que certaines des grandes compagnies le font.

**M. Black:** Oui, CN et CP. Je sais aussi que certaines compagnies américaines le font, pour leurs réseaux américains, mais pas au Canada, à ma connaissance.

**M. Robichaud:** Pourquoi ne le feriez-vous pas chez vous, puisque votre personnel doit occuper des postes où les normes de sécurité sont très strictes?

**M. Black:** Le problème est double. Il y a d'abord une question de coût, et ensuite de services de la laboratoire disponible. Nous aurons, d'ici un an environ, un laboratoire médico-légal à notre siège de Sault-Sainte-Marie. Notre conseiller médical nous a dit que ce laboratoire pourra effectivement faire ce genre de travail de dépistage. Pour le moment cela demanderait beaucoup

[Text]

send samples to other cities and it becomes complicated. It is why we have not done it until this time.

**Mr. Robichaud:** I thought you said a minute ago that you would like to see the testing in the legislation.

**Mr. Black:** Yes, that is what we believe. If it is in the legislation and possibly before that, we will be responding to it. At this time, we have not. We have not hired anybody in those sensitive occupations since 1982, prior to the time many of these things came into vogue, but we believe in the concept and the need.

**Mr. Parry:** Could you tell me the occupations in which you have not hired anyone since 1982?

**Mr. Black:** We have not hired a dispatcher, a trainman, an engineman or a signal maintainer. Those are the ones who come to mind. We have not hired anyone in a track foreman position, but we have probably promoted people into those positions.

**Mr. Parry:** What about your Employee Assistance Programs? You believe there is a problem in those areas and obviously the workers themselves believe it. Could you give us a summarial sketch of the sort of program you have at the moment?

**Mr. Black:** Our Employee Assistance Program essentially is run by employees who have experienced the kinds of problems people relate to. Dealings with the management are in an advisory or a support kind of role and management does not participate directly in the EAP program. A number of people have been through the program, some with success and some without success. We found quite a variety in the nature of difficulties people have. All the employees in our program have been employees, rather than family members.

**Mr. Parry:** Do the people delivering the Employee Assistance Program have specific training? Do they have access to outside resources if they need them?

**Mr. Black:** Yes, they are supported by agencies within the community and they have resources provided by the company. The program is at the company's expense.

**The Chairman:** Mr. Black, on behalf of the committee, I thank you for appearing before us. After your opening remarks, your brief is quite adamant about your position on Bill C-105. On behalf of the committee I hope we will be able to address your concerns for your company and the people you represent. Once again we thank you very much.

[Translation]

de travail, étant donné que nous devrions envoyer les échantillons et les prélèvements à des laboratoires situés dans d'autres villes. Voilà pourquoi nous ne l'avons pas fait jusqu'ici.

**M. Robichaud:** Mais d'après vous il faudrait prévoir des dispositions à cet effet dans la loi. Vous l'avez dit il y a quelques instants si je ne me trompe.

**M. Black:** Oui, c'est ce que nous pensons. Si la loi l'impose, mais peut-être même avant cela, nous pourrions procéder à ce dépistage. Pour le moment nous ne l'avons pas encore fait. De toute façon nous n'avons recruté personne à ces postes sensibles depuis 1982, c'est-à-dire avant que ce genre de dépistage ne soit à la mode; mais nous les estimons à la fois utiles et même nécessaires.

**M. Parry:** Pourriez-vous me donner la liste de ces spécialités pour lesquelles vous n'avez recruté personne depuis 1982?

**M. Black:** Nous n'avons pas recruté d'aiguilleurs, de conducteurs de train, de mécaniciens, ni de responsables de l'entretien des signaux depuis cette date. Voilà ceux qui me viennent à l'esprit. Nous n'avons sans doute pas non plus recruté de contremaîtres de voie, mais avons plutôt procédé par promotion interne.

**M. Parry:** Parlez-moi de vos programmes d'aide aux employés? C'est un domaine où vous voyez un certain nombre de problèmes se poser, ce qui est de toute évidence également l'avis des employés et travailleurs. Pourriez-vous rapidement me décrire votre programme actuel d'aide aux employés?

**M. Black:** C'est un programme qui est sous la responsabilité d'employés qui ont eux-mêmes eu des problèmes comparables à ceux des personnes qui s'adressent à eux. C'est-à-dire que la direction ne gère pas directement ce programme, si bien qu'elle se borne à conseiller ou à accorder son soutien. Divers employés ont déjà eu recours à ce programme, avec plus ou moins de succès. Les difficultés des personnes qui ont recours au programme sont extrêmement diverses, il s'agit toujours de personnes qui ont été employées à la compagnie, et non pas des membres des familles.

**M. Parry:** Est-ce que les responsables de l'application du programme reçoivent une formation spéciale? Peuvent-ils faire appel à de l'aide de l'extérieur, si c'est nécessaire?

**M. Black:** Oui, ils bénéficient de l'assistance et du soutien des organismes des services communautaires, et les moyens dont ils disposent leur viennent de la compagnie. C'est-à-dire que le programme est aux frais exclusifs de la compagnie.

**Le président:** Monsieur Black, je vous remercie, au nom du Comité, d'être venu témoigner. Vos propos d'introduction et votre mémoire donne un aperçu très clair de votre position sur le projet de loi C-105. Vous avez informé comme il convient le Comité des préoccupations de votre compagnie et des travailleurs que vous représentez, j'espère que nous serons en mesure d'en tenir compte. Encore une fois, merci beaucoup.

[Texte]

[Traduction]

• 1605

We now call before the committee Mr. R. Guiney.

**Mr. R. Guiney (Vice-President and Chief of Transportation, VIA Rail Canada Inc.):** Thank you, Mr. Chairman. With me this afternoon is Mr. Jean Patenaude of our law department.

VIA was pleased to participate in the working group established by the Department of Transport to review current legislation dealing with safety in the railway industry. VIA welcomes and generally supports all the provisions of the bill. We also participated in the task force looking into mandatory drug and alcohol testing. We agree with the conclusions of the task force and support the recommendations for mandatory testing in the four situations specified in the report.

**Mr. Robichaud:** You say you are generally supportive of the bill. Are there particular articles you would like to see amended?

**Mr. Guiney:** There are no specific areas that cause us great concern, Mr. Robichaud. Obviously we want to ensure that the issues related to testing are created as part of the bill or amendments.

**Mr. Robichaud:** Then you have no concerns with the "sweeping powers" of inspectors we heard about this morning, do you?

**Mr. Guiney:** The word "qualified" appears in the text, indicating an inspector qualified by the Minister of Transport. To that extent we accept those qualifications. As far as passenger rail is concerned, with the inspectors under the RTC, there has generally been harmony for those areas that caused the inspector to take exception. Generally the inspector works along with the supervisor at the local location and between them they are able to sort out issues related to safety or operational conditions. As the operator of a passenger rail we obviously would want to err on the side of safety.

• 1610

**Le vice-président:** Monsieur Robichaud, permettez-moi de vous interrompre.

**Mr. Guiney,** perhaps with your relationship as a passenger service and the arrangements you have with CN and CP, do you not think in Bill C-105 the majority of inspection and all the concerns of Bill C-105 perhaps relate more directly to CP and CN, taking into consideration the arrangement VIA has with these two companies?

**Mr. Guiney:** Mr. Chairman, we have over the last several years assumed direct hands-on responsibility for

Nous allons maintenant entendre M. R. Guiney.

**M. R. Guiney (vice-président et directeur du transport, VIA Rail Canada Inc.):** Merci, monsieur le président. Je suis accompagné, cet après-midi, de M. Jean Patenaude, de nos services juridiques.

VIA a eu le plaisir de participer au groupe de travail du ministère des Transports chargé d'étudier les dispositions en vigueur concernant la sécurité ferroviaire. De façon générale, VIA est satisfait des dispositions proposées dans le projet de loi. Nous étions également représentés au sein du groupe d'étude sur la surveillance de la consommation d'alcool et de stupéfiants. Nous sommes d'accord avec les conclusions de ce groupe d'étude et approuvons les recommandations concernant le dépistage obligatoire dans les quatre cas précisés par le rapport.

**M. Robichaud:** Vous dites que, de façon générale, vous approuvez les dispositions du projet de loi. Pensez-vous cependant que certains articles auraient besoin d'être amendés?

**M. Guiney:** Nous n'avons en fait aucune réserve précise ni particulière à formuler, monsieur Robichaud. Nous aimerions, bien sûr, que cette question du dépistage de l'alcoolisme et de la toxicomanie fasse l'objet de dispositions dans le projet de loi, sous forme d'amendements entre autres.

**M. Robichaud:** Les «pouvoirs exorbitants» des inspecteurs, comme nous l'avons entendu dire ce matin, ne vous inquiètent pas?

**M. Guiney:** Le projet de loi parle bien de personnes que le ministre estime «qualifiées». Cette précision concernant les compétences des inspecteurs nous satisfait. Pour ce qui est du transport des passagers, nous avons, de façon générale, réussi à nous entendre, lorsqu'il y avait des points de divergence, avec les inspecteurs du Comité des transports par chemin de fer. De façon générale, ces inspecteurs travaillent avec les responsables de la compagnie sur place, et négocient ces questions concernant la sécurité et les conditions de transport. Et puisque nous sommes une compagnie de transport de voyageurs, nous préfererions pêcher par excès de prudence.

**The Vice-Chairman:** Allow me to interrupt you a second, Mr. Robichaud.

Monsieur Guiney, étant donné les accords que vous avez passés avec CN et CP, pour le transport des voyageurs, n'auriez-vous pas tendance à penser que les dispositions du projet de loi C-105, en ce qui concerne en particulier ces inspections, concernent avant tout ces deux grandes compagnies?

**M. Guiney:** Monsieur le président, nous avons depuis plusieurs années la responsabilité directe de l'entretien de

[Text]

the maintenance of our equipment. While the concern expressed by CN and CP might be valid as far as freight operations go, the fact is the inspectors have dealt directly with VIA Rail personnel since 1985. Our response and our undertakings with the safety inspectors have been good.

**Mr. Robichaud:** Are you concerned with subclause 39.(4), the search of persons and goods? There was concern by the other railways that goods could represent problems for them. In VIA's case, however, you do not carry any goods, do you? Is it solely passengers?

**Mr. Guiney:** We carry baggage, Mr. Robichaud.

**Mr. Robichaud:** The baggage would be searched, but there would not be any other freight or anything to search, other than people and their baggage.

**Mr. Guiney:** Our responsibility is to people and their baggage, yes.

**Mr. Robichaud:** Okay. So that provision would not affect you at all.

**Mr. Guiney:** To the extent that there was a requirement for the search of passengers in training then obviously we would be involved, but only then.

**Mr. Robichaud:** But there are provisions in the bill for the search of passengers and baggage.

**Mr. Guiney:** Yes, there are.

**Mr. Robichaud:** So you are happy with those, are you?

**Mr. Guiney:** We have no particular objections to them, recognizing that obviously they would not be put into force until such time as there was reason to adopt them.

**Mr. Robichaud:** When the bill becomes law that will be it, it will come into force, will it not?

**Mr. J. Pateneau (General Counsel, VIA Rail Canada Inc.):** I think what Mr. Guiney is referring to is that these provisions would not be used unless there was reasonable cause, Mr. Robichaud.

**Mr. Parry:** Can you give me an impression of your present employee assistance plan if you have one?

**Mr. Guiney:** Insofar as the general population at VIA, we have had an EAP plan since VIA Rail commenced in 1978. The employees referred to in the Railway Safety Bill have just recently transferred to VIA and then from Canadian National. At this time we are continuing to avail ourselves of the EAP program in place at Canadian National and it is only now that we are beginning to review the requirements of such a program by VIA Rail for VIA Rail employees.

**Mr. Parry:** Are there fundamental similarities between the two programs? Is there any problem with adapting the program or transferring the former CN employees to the VIA program?

[Translation]

notre matériel. Il se peut que, dans le domaine du transport des marchandises, les réserves ou appréhensions de CN et CP soient justifiées; mais depuis 1985 les inspecteurs traitent directement avec VIA Rail. Nous avons su prendre des mesures lorsqu'ils nous le demandaient, et nous avons respecté nos engagements.

**M. Robichaud:** La règle générale du paragraphe 39.(4) concernant les fouilles, biens et personnes, vous paraît-elle acceptable? Les autres compagnies voyaient un certain nombre de problèmes pointer à l'horizon lorsqu'il s'agirait de biens ou marchandises. Mais VIA fait uniquement le transport des voyageurs?

**M. Guiney:** Il y a évidemment les bagages, monsieur Robichaud.

**M. Robichaud:** C'est-à-dire que les bagages pourraient être fouillés, mais ça s'arrêterait là. Il n'y a en fait que les voyageurs avec leurs bagages.

**M. Guiney:** Nous sommes effectivement responsables du transport des voyageurs et de leurs bagages, oui.

**M. Robichaud:** Très bien. Cette disposition donc ne vous concerne pas vraiment.

**M. Guiney:** Nous ne serions concernés par cette disposition que pour les fouilles de voyageurs se trouvant à bord des trains.

**M. Robichaud:** Mais dans les dispositions il est question de fouilles des biens et des personnes.

**M. Guiney:** Oui.

**M. Robichaud:** Et cela ne vous gêne pas?

**M. Guiney:** Nous n'y voyons aucun inconvénient, sachant que ces dispositions ne seraient appliquées que lorsque ce serait nécessaire.

**M. Robichaud:** C'est-à-dire dès que la loi sera en vigueur, n'est-ce pas?

**M. J. Pateneau (avocat, VIA Rail Canada Inc.):** Ce que veut dire M. Guiney, je pense, c'est que ces dispositions ne seraient invoquées qu'en cas de nécessité, monsieur Robichaud.

**M. Parry:** Au cas où vous avez un plan d'aide aux employés, pourriez-vous m'en parler rapidement?

**M. Guiney:** Nous avons un plan d'aide aux employés depuis la création de VIA Rail en 1978. Les employés dont il est question dans la Loi sur la sécurité ferroviaire, qui relevaient du Canadien National jusqu'ici, viennent d'être placés sous la responsabilité de VIA. Nous continuons à nous prévaloir du programme d'aide aux employés du Canadien National, et nous venons juste de commencer à étudier la possibilité de mettre en place un tel programme à VIA Rail pour les employés de VIA Rail.

**M. Parry:** Y a-t-il des ressemblances entre les deux programmes? Y a-t-il des problèmes d'adaptation d'ajustement du fait du transfert de responsabilités de CN à VIA?

[Texte]

**Mr. Guiney:** To the extent that we have looked at their program and in fact felt comfortable with it, there will be no major changes required in its adoption at VIA Rail.

• 1615

**Mr. Parry:** You have not used pre-employment drug tests to this stage, have you?

**Mr. Guiney:** For those employees who transferred, the answer is no. Our arrangement for future employees covered by the Railway Safety Legislation will come from Canadian National seniority ranks.

**Mr. Parry:** Are you happy with the act's division of employees among the railway operations and non-railway operations?

**Mr. Guiney:** Yes, we are.

**Mr. Parry:** Those are all my questions, Mr. Chairman.

**Mr. Layton:** I have one question and it may be just from misunderstanding the system.

You talked of the passenger service activity as identifying the responsibility for safety. VIA operates on track provided by CN and CP. Does that mean VIA has no responsibility for the condition of track conditions, at crossings or in snow storms or whatever the situation might be? How does safety come into the operation of track?

**Mr. Guiney:** Insofar as a VIA train may operate on the plant of either CN or CP, we contract with either railway for the use of the plant. The track maintenance and requirements for safe operation of a VIA train are the owning railway's responsibility.

**Mr. Layton:** That would apply to crossings, for instance, if gates were not functioning as your equipment approached or passed. This is still the responsibility of the operating line. It is not something you can do anything about. Obviously you might report it.

**Mr. Guiney:** Yes, the responsibility is with the owning railway. However, as you suggest, should our employees come across a broken gate or a malfunctioning signal, obviously we would report it and take the necessary action to assure our safe passage.

**Mr. Layton:** My memory is vague, but perhaps because you are in the industry you will have a sharper memory of the situation west of Edmonton. Did a signal alert the operating staff to the conditions out in front, and instruct the operating team to stop? I wonder who becomes responsible. Is the law clear, that when you lease track the responsibility for safety maintenance on that track still stays with the lessor rather than the lessee?

[Traduction]

**M. Guiney:** Jusqu'ici nous étions satisfaits du programme de CN, et je ne pense pas qu'il y ait des modifications essentielles lorsqu'il sera adapté à la situation de VIA.

**M. Parry:** Jusqu'ici, vous n'avez toujours pas eu recours aux tests de dépistage de la toxicomanie avant l'embauche?

**M. Guiney:** Pour ces employés qui ont été placés sous la responsabilité de VIA, non. Et pour l'avenir, nos employés assujettis à la Loi sur la sécurité ferroviaire seront choisis sur les listes d'ancienneté du Canadien National.

**M. Parry:** Êtes-vous d'accord avec cette distinction que l'on fait pour les employés entre les activités ferroviaires et les autres?

**M. Guiney:** Oui.

**M. Parry:** Voilà les questions que j'avais à poser, monsieur le président.

**M. Layton:** J'ai peut-être mal compris comment le système fonctionne, en tout cas, j'aurais encore une question à poser.

Vous avez parlé tout à l'heure de ce partage des responsabilités en ce qui concerne la sécurité des voyageurs transportés. VIA se sert de voies du CN et du CP. Cela dégage-t-il VIA de toute responsabilité, qu'il s'agisse de l'état des voies, des passages à niveau, de ce qui peut survenir en cas de fortes chutes de neige, et cetera? Comment se fait le partage des responsabilités?

**M. Guiney:** Nous avons des contrats qui nous lient à CN ou à CP pour l'utilisation de leurs voies. L'entretien de la voie, la sécurité sont sous la responsabilité de la compagnie propriétaire.

**M. Layton:** Cette responsabilité s'étendrait par exemple aux passages à niveau, au cas où les barrières ne fonctionneraient pas au moment où votre train passe. C'est donc la compagnie propriétaire qui en a la responsabilité. Tout ce que vous pouvez faire, en l'occurrence, c'est de vous plaindre si cela ne fonctionne pas bien.

**M. Guiney:** Oui, c'est la compagnie propriétaire qui est responsable. Mais si l'un de nos employés s'aperçoit qu'une barrière ou qu'un signal ne fonctionne pas, nous devons immédiatement le faire savoir et prendre des mesures pour protéger nos voyageurs.

**M. Layton:** Je ne me souviens plus exactement des circonstances, mais puis-je vous êtes du métier, vous saurez peut-être un peu mieux de dire ce qui s'est passé à l'ouest d'Edmonton. Les signaux avaient-ils fonctionné correctement, et alerté l'équipe responsable pour que l'on fasse arrêter le train? Je me demande qui, en l'occurrence, est responsable. Est-il bien clair, d'après la loi, que la responsabilité en matière d'entretien et de sécurité sur les

[Text]

**Mr. Guiney:** The physical plant remains the responsibility of the operating railway. I assume the case you mean is the Hinton accident and therefore Canadian National.

**Mr. Layton:** There was a question of whether or not a signal had been observed that should have been. There were all kinds of things the courts and others addressed. I was thinking more in terms of the responsibility for safety. Your answer is quite clearly that it rests, in terms of the operation of track, with the lessor or the owner of that track.

**Mr. Guiney:** That is correct.

**Mr. Robichaud:** Has VIA hired any new employees in security or related positions lately? If so, did you do any pre-testing for drugs and alcohol addiction?

• 1620

**Mr. Guiney:** Other than the employees who transferred to VIA in June of 1987 and October of 1987—they were directly from Canadian National—there was no testing to accept them as employees of VIA Rail. Prior to the date of transfer, most of them had been performing in passenger service.

**The Vice-Chairman:** Mr. Guiney and Mr. Patenaude, we thank you for appearing before us with your remarks and observations. We will be considering them in more detail with Bill C-105.

This meeting is adjourned until March 1, 1988, at 9.30 a.m., when we will have the Canadian Railway Labour Association and the United Transportation Union appearing before us.

[Translation]

voies revient au propriétaire de ces dernières, et non pas à son utilisateur?

**M. Guiney:** Oui, c'est la compagnie propriétaire qui en a la responsabilité. Je suppose que vous faites allusion à l'accident de Hinton, et en l'occurrence, c'était le Canadien National.

**M. Layton:** On avait posé la question de savoir si l'on avait bien tenu compte des signaux, comme il fallait le faire. Les tribunaux, et différentes parties concernées, s'étaient posés beaucoup de questions à ce sujet. Je m'intéresse ici à cette question de la responsabilité en matière de sécurité. Votre réponse est claire, c'est le propriétaire de la voie qui en a la responsabilité.

**M. Guiney:** Exactement.

**M. Robichaud:** Votre compagnie a-t-elle recruté des employés affectés à des tâches importantes du point de vue de la sécurité? Et dans l'affirmative, avez-vous fait faire des tests de dépistage de toxicomanie ou d'alcoolisme?

**M. Guiney:** Il y a eu ces employés qui sont venus directement du Canadien National à VIA en juin 1987 et octobre 1987, mais aucun test de dépistage ne leur a été imposé. La plupart d'entre eux travaillaient déjà au transport de Voyageur.

**Le vice-président:** Monsieur Guiney et monsieur Patenaude, merci d'être venus nous dire ce que vous pensiez du projet de loi C-105. Nous en tiendrons compte.

La séance est levée. Nous reprenons nos travaux le 1<sup>er</sup> mars 1988 à 9h30 du matin, nous recevrons l'Association des syndicats de cheminots du Canada et les Travailleurs unis du transport.

















*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

#### WITNESSES

*From Canadian National:*

Doug L. Fletcher, Senior Vice-President, Operations.

*From CP Rail:*

John P. Kelsall, Vice-President, Operations and Maintenance System.

*From Algoma Central Railway:*

Stan Black, Vice-President, Rail.

*From VIA Rail:*

R. Guiney, Vice-President and Chief of Transportation.

#### TÉMOINS

*Du Canadien national:*

Doug L. Fletcher, premier vice-président, Exploitation.

*De CP Rail:*

John P. Kelsall, vice-président, Exploitation et entretien.

*De l'Algoma Central Railway:*

Stan Black, vice-président, Rail.

*De VIA Rail:*

R. Guiney, vice-président et chef des Transports.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 51

Tuesday, March 1, 1988

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 51

Le mardi 1<sup>er</sup> mars 1988

Président: Patrick Nowlan

---

*Minutes of Proceedings and Evidence of the  
Standing Committee on*

## Transport

---

*Procès-verbaux et témoignages du Comité  
permanent des*

## Transports

---

RESPECTING:

Bill C-105, An Act to ensure the safe operation of  
railways and to amend certain other Acts in  
consequence thereof

---

CONCERNANT:

Projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité  
de l'exploitation des chemins de fer et modifiant  
certaines lois en conséquence

---

WITNESSES:

(See back cover)

---

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the Thirty-third Parliament,  
1986-87-88

Deuxième session de la trente-troisième législature,  
1986-1987-1988

## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl L. Gray

### Members

Iain Angus  
Ross Belsher  
Les Benjamin  
Terry Clifford  
Dennis H. Cochrane  
Joe Reid  
Fernand Robichaud  
Gordon Taylor  
Brian Tobin—(11)

(Quorum 6)

Ellen Savage

*Clerk of the Committee*

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl L. Gray

### Membres

Iain Angus  
Ross Belsher  
Les Benjamin  
Terry Clifford  
Dennis H. Cochrane  
Joe Reid  
Fernand Robichaud  
Gordon Taylor  
Brian Tobin—(11)

(Quorum 6)

*Le greffier du Comité*

Ellen Savage

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 1, 1988

(87)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:32 o'clock a.m., in Room 253-D, Centre Block, this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Patrick Nowlan, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor, Brian Tobin.

*Other Member present:* Blaine A. Thacker, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

*In attendance:* John Christopher, Research Officer, Library of Parliament. David Cuthbertson, Consultant to the Committee.

*Witnesses:* From Canadian Railway Labour Association: Ed Abbot, Executive Secretary. From the United Transportation Union: Ron Bennett, Canadian Legislative Director.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, February 10, 1988 relating to Bill C-105, An Act to ensure the safe operation of railways and to amend certain other Acts in consequence thereof. (See *Minutes of Proceedings dated Tuesday, February 23, 1988, Issue 49.*)

Ed Abbot answered questions.

Ron Bennett made an opening statement and answered questions.

At 12:02 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage  
Clerk of the Committee

## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 1<sup>er</sup> MARS 1988

(87)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 32, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Patrick Nowlan, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor, Brian Tobin.

*Autre député présent:* Blaine A. Thacker, secrétaire parlementaire du ministre des transports.

*Aussi présents:* John Christopher, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement. David Cuthbertson, conseiller du Comité.

*Témoins:* De l'Association des syndicats de cheminots du Canada: Ed Abbot, secrétaire exécutif. Des travailleurs unis des transports: Ron Bennett, directeur législatif pour le Canada.

Le Comité examine de nouveau son ordre de renvoi du mercredi 10 février 1988 relatif au projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence. (Voir *Procès-verbaux du mardi 23 février 1988, fascicule n° 49.*)

Ed Abbot répond aux questions.

Ron Bennett fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

À 12 h 02, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité  
Ellen Savage

## EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Tuesday, March 1, 1988

• 0933

**The Chairman:** Colleagues, I see a quorum.

We have two witnesses, and they have a large brief. I have seen some of the gentlemen before.

Fortunately, today we do not have the problem of a legislative committee at 11 a.m. We will have this hearing certainly until 12 or 12.30, if necessary.

So I think without any further ado, we will begin. We have two briefs, and they have been circulated. Mr. Abbot, I presume you are going to highlight this but not read it all, or we are going to have questions? Anyway, we are in your hands.

**Mr. E.G. Abbot (Executive Secretary, Canadian Railway Labour Association):** Well, Mr. Chairman, since I gave the brief to the clerk of the committee in sufficient time, I would like the committee to accept the brief as read and incorporate it into the record, and then simply go on with questions from the members.

**The Chairman:** Do you want to give us a verbal overview of it? I quite agree the brief will be part of the record. Otherwise we are going throw it open to questions.

• 0935

**Mr. Abbot:** I would prefer to simply get at the meat of the matter and take the time available to me for questions. The members of the committee have had the submission and I assume they have questions.

**The Chairman:** I certainly assume so, too.

**Mr. Benjamin:** Mr. Abbot, I gather the main thrust of your submission is that the government, with deregulation, is going on the assumption that the railways will ensure safe operations in their own interest, that the monetary fines will serve as a deterrent. Will most of this be done by the railroads with the Minister's approval?

**Mr. Abbot:** Yes, Mr. Benjamin, that is correct. As far as our association is concerned, we opposed the new National Transportation Act, which was *de facto* deregulation. This act is now law. We believe this proposed Railway Safety Act is based upon the same philosophy as the National Transportation Act, which of course is now a statute and the will of Parliament. So be it. If safety is regulated on the basis of fines, we hope that, in the self-interest of the railway companies, they will ensure that both the public safety and employee safety of the railway operation will be at an acceptable level.

## TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le mardi 1<sup>er</sup> mars 1988

**Le président:** Chers collègues, je vois que nous avons le quorum.

Nous avons deux témoins qui ont présenté un long mémoire. J'ai déjà eu l'occasion de rencontrer certaines personnes.

Heureusement, comme il n'y aura pas de comité législatif à 11 heures ce matin, nous pourrions siéger jusqu'à 12 heures ou 12h30, au besoin.

Sans plus tarder, donc, nous allons commencer. Deux mémoires ont été distribués. Monsieur Abbot, j'imagine que vous allez nous donner les grandes lignes de ce document sans le lire, ou bien devons-nous passer tout de suite aux questions? C'est à vous de décider.

**M. E.G. Abbot (secrétaire exécutif, Association des syndicats de cheminots du Canada):** Monsieur le président, puisque j'ai communiqué notre mémoire à votre greffier longtemps d'avance, peut-être que le comité pourrait l'annexer au procès-verbal, ce qui nous permettrait de passer tout de suite aux questions.

**Le président:** Voulez-vous nous en donner une idée d'ensemble? Je suis d'accord pour que le mémoire soit annexé au procès-verbal. Sinon, nous allons passer aux questions.

**M. Abbot:** Je préfère attaquer immédiatement le coeur du sujet et profiter de mon temps pour répondre aux questions. Les membres du Comité ont reçu notre exposé, j'imagine qu'ils ont des questions à poser.

**Le président:** Certainement, je l'imagine aussi.

**M. Benjamin:** Monsieur Abbot, votre position est que le gouvernement, avec la déréglementation, suppose que les chemins de fer auront tout intérêt à assurer la sécurité des opérations et que les amendes prévues constitueront un facteur de dissuasion suffisant. Est-ce que cela serait fait par les chemins de fer avec l'approbation du ministre?

**M. Abbot:** Oui, monsieur Benjamin, c'est exact. Notre association s'est opposée à la nouvelle Loi nationale sur les transports qui, en réalité, a introduit la déréglementation. Cette loi est aujourd'hui en vigueur. Nous pensons que ce projet de Loi sur la sécurité ferroviaire repose sur les mêmes principes que la Loi nationale des transports qui fait aujourd'hui partie des statuts et qui représente la volonté du Parlement. C'est un fait accompli. Quand on réglemente la sécurité par des amendes, on espère que les compagnies ferroviaires trouveront leur intérêt à assurer la sécurité du public et de leurs employés et qu'elles maintiendront cette sécurité à un niveau approprié.

## [Texte]

Now, when we say that, we do not say that the railways, with malice of forethought, will downgrade the level of safety. However, the economics of their operation will ultimately determine what level of safety and what capitals will be invested in technology and other areas to maintain an acceptable level of safety. It is something that is a natural instinct.

**Mr. Benjamin:** In other words, you are otherwise a reputable, conscientious corporation management in most respects, if not all respects. But in the face of economic difficulty you are forcing them to cheat or to cut corners. Is that the nub of it?

**Mr. Abbot:** As I say, I do not impute any ulterior motives. Here is an example: The hierarchy at the top of a railway company simply issues an edict that thou shalt cut your budget across the country by 5% without any caveat saying, whatever you have allocated for safety should not be touched. The regional people will look at it. . . If one has to cut a budget by 5% the easiest thing to cut, without interfering with the productivity of your operation, is something that, in your wisdom, you had allocated for increased safety measures. In other words, the easiest thing to cut, without affecting your bottom line, is something you had planned to improve the safety of the railway. It is an instinctive thing for a manager to do.

**Mr. Benjamin:** Would you say there needs to be some provision that, where there is a conflict between economic regulations, or lack thereof, and a safety regulation, there should be some provision that the safety regulation has precedence and will take priority over the economic consideration or economic regulation?

**Mr. Abbot:** I would certainly agree that railway safety and public safety should be given priority over economic safety. But the problem I have with that is this: how could you possibly legislatively achieve that goal?

**Mr. Benjamin:** Do you see any provision in the legislation that allows the regulators in the Department of Transport, or the Minister himself, to safeguard the priority and the precedence of safety regulations over bottom-line considerations of the railroad? Is there any provision in the legislation to allow that? If there is, do you think it is adequate and in what way could we strengthen it?

• 0940

**Mr. Abbot:** Mr. Benjamin, I do not see any specific regulation. I certainly see the Minister having the power to do many things, but the whole thrust of the bill again is to permit the railway companies more or less to write their own orders and their own rules, to go ahead and do it and have it approved by the Minister. Of course, approval by the Minister means approval by a senior bureaucrat in the department.

## [Traduction]

Cela dit, nous ne pensons pas que les compagnies négligeront délibérément la sécurité. Mais en fin de compte, cette sécurité finira par être déterminée par des considérations économiques et c'est sur cette base qu'on décidera d'investir des capitaux dans les technologies qui permettent d'assurer la sécurité. C'est en quelque sorte un instinct naturel.

**M. Benjamin:** Autrement dit, vous êtes sans doute une société consciencieuse, bien administrée la plupart du temps, sinon toujours, mais face à certaines difficultés économiques, vous êtes forcé de tricher ou de prendre des raccourcis. C'est bien ça?

**M. Abbot:** Comme je l'ai dit, je n'accuse pas les compagnies de négligence délibérée, et je vous en donne un exemple: supposons que la haute direction d'une compagnie de chemin de fer décide de réduire le budget dans tout le pays de 5 p. 100 sans préciser qu'il ne saurait y avoir de coupure dans le secteur de la sécurité. Les responsables régionaux vont étudier la situation, et s'apercevoir que s'il faut réduire le budget de 5 p. 100 sans toucher à la productivité, le plus facile, c'est de tailler dans les mesures de sécurité supplémentaires qu'on avait prévues. Autrement dit, le plus facile à supprimer sans toucher au bilan, c'est ce qu'on avait l'intention de faire pour améliorer la sécurité. Pour un administrateur, c'est une réaction instinctive.

**M. Benjamin:** Pensez-vous qu'il faudrait ajouter une disposition qui permette, en cas de conflit entre des considérations économiques et des considérations de sécurité, de donner la priorité aux considérations de sécurité?

**M. Abbot:** Je suis tout à fait d'accord, il faut donner aux considérations de sécurité la priorité sur les considérations économiques. Mais de quels moyens disposez-vous vraiment en tant que législateurs? C'est un problème.

**M. Benjamin:** Dans ce projet de loi, voyez-vous une disposition qui permette aux responsables de la réglementation du ministère des Transports ou au ministre lui-même de maintenir la priorité des considérations de sécurité sur des considérations purement financières? Y a-t-il dans ce projet de loi une disposition à cet effet? Dans ce cas, pensez-vous qu'elles soient suffisantes et comment pourrions-nous la renforcer?

**M. Abbot:** Monsieur Benjamin, je ne vois pas de disposition spécifique à cet effet. Certainement, le ministre a le pouvoir de faire beaucoup de choses, mais l'important, c'est que ce projet de loi permette aux compagnies de rédiger leurs propres règles et règlements, de prendre elles-mêmes leurs décisions et de les faire approuver par le ministre. Bien sûr, l'approbation du ministre, c'est en réalité l'approbation d'un haut fonctionnaire du ministère.

## [Text]

The obvious philosophy of the bill is that we will keep hands off the railway companies in the hope that they will do the right thing. Our point is that the railways will not always do the right thing. For example, I heard evidence from the railway companies, Canadian Pacific, stating that they had invested x million dollars on hot box detectors. But that is really an example of the railways putting in things at their own economic pace, because the hot box technology was existent in Europe for many, many years before it was introduced into Canada.

It is safe to say that one of the reasons the railway companies—Canadian Pacific in particular, Canadian National was slightly ahead. . . One of the reasons the hot box detectors came in as quickly as they did and the capital was expended on hot box detectors was obviously as a result of the Mississauga accident and a recommendation—in fact, an order—of the Railway Transport Committee to the railway companies, after a major disaster, saying: thou shalt put in hot box detectors.

Now, hot box detectors could well have been put into operation many years prior to that because the technology was available. That is an example of the type of thing we will see under this bill. We will simply see the railways not putting scarce capital into devices that really give no direct return on investment. It would be much better to invest, for example, in things that give you a return on investment directly rather than something that in the long term may cut down accidents but cannot be measured in the bottom line.

**Mr. Benjamin:** In other words, what you are saying is that nothing has really changed, that the “barn door” syndrome still remains in place. After you have had a disaster at some time, then they are made to do it.

**Mr. Abbot:** Mr. Benjamin, in my view this bill will encourage that, not hinder it, because the railway companies are being given the opportunity to write their own regulations—not their own regulations, but there is incorporation by reference—and the railway companies will be able to operate and change the rules of the game as they see fit.

This is the thrust of the bill. This is the concept of competition, and this is the concept of deregulation. This is the same philosophy that has been followed in the United States; in other words, you have a major rail accident and, after an investigation, an order will come out to do certain things and it will be done. Now, if one goes along without an accident, then the assumption will be made that, since we have had no accidents for a year, we must be operating safely, which in our view is a wrong assumption.

**Mr. Benjamin:** On that, what difference do you see in the role of the present Railway Safety Advisory Committee? How does it differ from what is proposed in the legislation, a consultative committee?

**Mr. Abbot:** The Railway Safety Advisory Committee was a creature out of the extensive inquiry into general

## [Translation]

Autrement dit, avec ce projet de loi nous nous désintéressons des compagnies de chemin de fer dans l'espoir qu'elles se comporteront convenablement. À notre avis, ce n'est pas toujours le cas. Par exemple, j'ai entendu une compagnie de chemin de fer, le Canadien Pacifique, déclarer qu'elle avait investi tant de millions de dollars pour installer des détecteurs de boîtes chaudes. En réalité, voilà une compagnie qui fait les choses à son propre rythme, car la technologie des détecteurs existait en Europe depuis de nombreuses années avant qu'on l'introduise au Canada.

Il est fort probable que les compagnies de chemin de fer—le Canadien Pacifique en particulier, car le Canadien National avait agi un peu plus tôt—ont adopté les détecteurs de boîtes chaudes si rapidement, décidé de faire cet investissement, uniquement à la suite de l'accident de Mississauga et de la recommandation, de l'ordre en fait, du comité des transports, qui, après cette catastrophe a déclaré aux compagnies: des détecteurs de boîtes chaudes tu installeras.

On aurait pu installer ces détecteurs longtemps avant cet accident puisque la technologie existait. Voilà le genre de chose qui risque de se reproduire avec ce projet de loi. Faute de capital, les compagnies de chemin de fer ne seront pas tentées d'investir dans des secteurs où les bénéfices ne sont pas immédiatement apparents. Elles investiront beaucoup plus volontiers dans des secteurs qui produisent des bénéfices immédiats et non dans des technologies qui risquent de réduire les accidents mais ne peuvent se mesurer en terme de bénéfices.

**M. Benjamin:** Autrement dit, rien n'a vraiment changé, la «porte de la grange» est toujours grande ouverte. Elles continueront à agir uniquement après une catastrophe.

**M. Abbot:** Monsieur Benjamin, loin de constituer un obstacle, ce bill encouragera cette situation car les compagnies de chemin de fer vont maintenant pouvoir rédiger leurs propres règlements, pas vraiment des règlements, mais c'est une référence, elles vont pouvoir modifier les règles du jeu comme elles l'entendent.

C'est le fondement du bill. C'est le principe même de la concurrence, c'est le principe même de la déréglementation. C'est ce même principe qui a été retenu par les États-Unis, autrement dit, après un grave accident de chemin de fer, il y a une enquête, et on donne l'ordre aux compagnies de faire certaines choses. Toutefois, s'il n'y a pas d'accidents, on suppose que les opérations doivent être sécuritaires puisqu'il n'y a pas eu d'accidents depuis un an, mais à notre avis, c'est une erreur.

**M. Benjamin:** À ce sujet, quelle différence voyez-vous entre l'actuel comité consultatif sur la sécurité ferroviaire et le comité consultatif qui est prévu par le projet de loi?

**M. Abbot:** Le Comité consultatif sur la sécurité ferroviaire s'est créé à la suite d'une longue enquête de

*[Texte]*

rail safety conducted by the Railway Transport Committee, some 10 or 12 weeks of hearings in 1977, I believe it was, or thereabout. The idea was that the people who actually on a day-to-day basis operate the railway system under the various regulations and rules should have an opportunity to get together and, in depth, give their views before the fact on these nuts and bolts issues of regulations. In other words, the Railway Safety Advisory Committee is a tripartite committee, where we have senior officers of the railway companies on the advisory committee, CRLA, chaired by a commissioner, now the director general of the NTA. That senior body was sort of a steering committee that would put any proposed change or new regulation, proposed either by the railway companies or the Canadian Transport Commission, or, for that matter, the railway unions, and would steer it to working groups. On these working groups would be the senior officers of the various unions, a part of CRLA, officers or their representatives, who had in-depth knowledge of that particular regulation.

• 0945

In other words, if a regulation pertained to signals then a senior officer of the Canadian Signal Communications Union would sit on that working group with his counterpart from both railway companies and the experts from the Canadian Transport Commission, the Railway Transport Committee, in that area of drafting the signals regulations.

These people would meet independently and would have their input, and at the end of that a draft would come out. If there was agreement, then so be it; if there was not, then of course the chairman of the Railway Safety Advisory Committee... After that level of a sort of final court of appeal, arguments would be submitted to me, and I would argue on behalf of the various unions the points of disagreement. The railway companies would do the same, and at the end of the day a decision would be made by the Railway Transport Committee as to what the regulation would be.

That is a nuts-and-bolts everyday sort of thing where the practitioners can get involved in depth. We also have one for track and structures where the maintenance of way vice-presidents and their representative and experts would get in with their counterparts in the railway company. In other words, it would be people with expertise in their particular railway union dealing with the signal engineer for signals, the engineer in charge of track structure or his delegate, and a similar person from the staff of the Railway Transport Committee. They would meet extensively and exchange views and attempt to come to some agreement or consensus, and if not, then their objections would be moved to the advisory committee level.

*[Traduction]*

dix ou douze semaines en 1977, une enquête effectuée par le Comité des transports ferroviaires. On s'était dit que les véritables responsables du fonctionnement quotidien des chemins de fer, les gens chargés d'administrer les différents règlements devaient se rencontrer pour échanger leurs opinions sur toutes ces questions fondamentales de réglementation. Autrement dit, le Comité consultatif sur la sécurité ferroviaire et un comité tripartite où sont représentés des administrateurs des compagnies de chemin de fer et l'Association des syndicats de cheminots du Canada; ce comité était présidé par un commissaire qui est aujourd'hui directeur général de l'ANT. Cet organisme servait en quelque sorte de comité directeur et se chargeait de tout projet de changement ou de réglementation, proposé soit par les compagnies de chemin de fer, soit par la Commission canadienne des transports, ou encore par les syndicats du rail; il organisait ensuite des groupes de travail pour les étudier. Des responsables des syndicats, un élément de l'Association des syndicats de cheminots du Canada, des administrateurs ou le représentant qui connaissait particulièrement bien le règlement à l'étude constituaient ces groupes de travail.

Autrement dit, lorsqu'un règlement portait sur les signaux, un responsable du Syndicat canadien des signaleurs et des employés des communications était appelé à participer à ce groupe de travail avec son homologue des compagnies de chemin de fer et les experts de la Commission canadienne des transports, du Comité des transports ferroviaires, de spécialistes dans la rédaction de règlements sur les signaux.

Ces gens-là se réunissaient entre eux, échangeaient leur point de vue, et un texte était préparé. S'ils étaient d'accord, parfait, sinon, le président du Comité consultatif de la sécurité ferroviaire... Ils constituaient une sorte de cour d'appel finale après quoi on me soumettait les arguments que je contestais ou approuvais au nom des différents syndicats. Les compagnies de chemin de fer faisaient la même chose et, une décision était enfin prise par le Comité des transports ferroviaires et le règlement adopté.

Voilà le mécanisme qui permettait aux spécialistes de participer pleinement au processus. Nous avons également un comité pour les voies et les structures où les vice-présidents chargés de l'entretien, leurs représentants et experts discutent avec leurs homologues de la compagnie de chemin de fer. Autrement dit, dans tous les cas, ce sont les experts des syndicats intéressés, l'ingénieur chargé de la structure des voies ou son délégué, et une personne équivalente du personnel du Comité des transports ferroviaires. Ils se réunissaient longuement pour échanger leurs opinions et tentaient de se mettre d'accord et, si cela s'avérait impossible, leurs objections étaient transmises au comité consultatif.

## [Text]

For the consultative committee, as I would understand it, first we have on there shippers and, in our view—it is not on there yet, but it should be—someone from the public interest. This, as I would see it, would be an overview consultative committee that would meet, in the legislation, once every quarter or at the call of the chairman or co-chairman, and that would be an overview, with input from shippers, the public, etc., on generalities of how the Railway Safety Act is working and perhaps would indicate to the person chairing it, who will be a government representative, what changes should be made to make it operate much better. However, it would not be a forum where the practitioners on an everyday basis would get into the nuts and bolts of how the railway is operating from a safety point of view, because it would not be a proper forum to do that and it just could not work, in my judgment.

The importance of the Railway Safety Advisory Committee historically—and I believe the railway companies and the Railway Transport Committee have always supported this less-than-perfect system—is that at least it has given the opportunity for each individual organization to sit down before the fact and have a discussion with its particular representatives on the railway companies and with the people charged with regulating the railway, the staff who are experts in the area of drafting the regulation.

We have found that has been a reasonably successful approach to consultation, and we have had input into these regulations—not always successfully, but no consultative process is always the way you want it. The question is one of consensus, with the ultimate authority obviously being in the power of the regulator. We see that, in a capsule form, Mr. Benjamin, as an ongoing nuts-and-bolts affair where the three people involved—the regulator, the railway companies, and the respective unions involved—can get at the actual practicalities, whereas the consultative committee, like many consultative committees emanating from a piece of legislation, is a watchdog in general terms on the legislation. This is the significant difference we make.

• 0950

**Mr. Benjamin:** Well, then the nuts and bolts thing is left out. Is that what is happening? The actual making of the safety regulations will be made by the railroads; the Minister will approve them; they may or may not consult with you or anybody else amongst the employees or the shippers. I am referring to the day-to-day, nuts-and-bolts practicalities of safety regulation.

**Mr. Abbot:** That could take place. But I must point out that there is a provision in the bill that organizations or associations should be consulted before things are presented to the Minister. I do not know how that may work.

**Mr. Benjamin:** The bill is permissive. It says "should be". It does not say "shall".

## [Translation]

Quant au comité consultatif, nous considérons qu'il doit être constitué des expéditeurs et également de quelqu'un qui représente l'intérêt public, ce qui n'est pas encore le cas mais qui devrait l'être. À mon sens, ce comité consultatif devrait se réunir tous les trimestres ou sur convocation du président ou du coprésident, étudier l'ensemble de la situation, écouter les expéditeurs, le public, etc. Il devrait se pencher sur le fonctionnement général de la Loi sur la sécurité ferroviaire et peut-être soumettre des changements au président du comité qui sera un représentant du gouvernement. Cela dit, il ne s'agira pas d'une tribune où les responsables pourraient discuter chaque jour du fonctionnement quotidien du chemin de fer, de considérations de sécurité, parce qu'à mon sens, cela ne fonctionnerait absolument pas.

Si le Comité consultatif de la sécurité ferroviaire a eu une certaine importance par le passé, et c'est un système que les compagnies de chemin de fer et le Comité des transports ferroviaires a toujours favorisé en dépit de ses défauts, c'est qu'il a tout de même donné à chaque organisme la possibilité de participer à une discussion avant que des changements ne soient apportés. À ces discussions participaient les responsables de la réglementation des chemins de fer, les experts en matière de rédaction de la réglementation.

Nous avons pu constater que c'était une forme de consultation raisonnablement efficace et nous avons eu l'occasion d'y participer, pas toujours avec succès, mais la consultation n'est jamais tout à fait ce qu'on voudrait qu'elle soit. Évidemment, il faut réussir à se mettre d'accord et c'est le responsable de la réglementation qui finit par imposer sa décision. Pour nous, monsieur Benjamin, c'est un processus permanent qui permet à ces trois personnes, le responsable de la réglementation, les compagnies de chemin de fer et les syndicats intéressés, d'étudier les aspects pratiques d'un problème. Par contre, le comité consultatif, comme beaucoup de comités consultatifs émanant de la législation, sert en quelque sorte de chien de garde. Voilà la différence que nous voyons.

**M. Benjamin:** Mais cette remise en question quotidienne disparaît, c'est bien ça? Les règlements de sécurité seront maintenant préparés par les compagnies, le ministre les approuvera, on vous consultera ou ne vous consultera pas, de même que les employés ou les expéditeurs. Je parle des aspects pratiques, au jour le jour de la réglementation de sécurité.

**M. Abbot:** C'est une possibilité. Cela dit, le bill prévoit que les organismes ou associations seront consultés avant qu'un projet soit présenté au ministre. Je ne sais pas comment ça fonctionnera.

**M. Benjamin:** Le bill est très permissif. Il dit «devrait» et non pas «doit».

## [Texte]

**Mr. Abbot:** That is right. It is there, but it is not mandatory. I believe the NTA, which is handling rail safety on an interim basis until this bill becomes a fact, have accepted the concept of the Railway Safety Advisory Committee. They would simply change the chairman.

I have reason to believe the two things can operate without any overlap. In other words, the Railway Safety Advisory Committee has never actually been embedded in any piece of legislation nor any regulation. It was a creature or a recommendation of the Railway Transport Committee, and it has worked since 1977 to the satisfaction of all the players. I see no reason why that cannot be carried on in the same format as it is and we cannot also have this overview consultative body to do what the intent of the legislation is for that. I do not see a contradiction. But I do see the most important one being the Railway Safety Advisory Committee structure, from the railway union's point of view.

**Mr. Benjamin:** Mr. Abbot, would you comment on two things. I know you have gone into extensive statistical material in your brief, which I have not had a chance to read all of yet. But generally speaking, what suggestions can you make concerning the treatment of confidential medical information, and would you give us an overview of the whole matter of the medical information described in clause 35, and an overview, in your view, of the whole issue of stress and stress factors that can lead to emotional difficulties and dependencies on alcohol or drugs, or whatever—the whole area of preventive treatment rather than curative? Can you give us an overview of the issue of stress, which I do not think has been dealt with very adequately in this bill or in discussions until now?

**Mr. Abbot:** Mr. Benjamin, there are two aspects to your question. One is about the provisions of the bill, which I have touched on in our submission. First of all, we are not completely in love with the idea that anyone should have the confidentiality of the patient-doctor relationship interfered with. As a matter of principle, that is abhorrent to the way our society has heretofore been.

Having said that, however, we have to be cognizant of the fact that there is a problem today in society with alcohol and with drugs. And having said that, we have to realize that there are certain occupations, railways being one of them, where there are, by virtue of the fact of the occupation, those employees in jobs that impinge on the safety of Canadians in general. What one has to have, perhaps, is a higher onus on the abuse of drugs or alcohol while on duty in that area.

You just cannot have Mississauga or Hinton. We cannot have 10,000 or 20,000 mile-long trains with dangerous commodities in the hands, as few as it may be, of people who are impaired for any reason, whether it be a health reason or a self-inflicted reason or the abuse of substances. That is not acceptable in today's society.

## [Traduction]

**Mr. Abbot:** C'est exact. La possibilité existe, mais elle n'est pas obligatoire. Je pense que l'ANT qu'on a chargé de la sécurité ferroviaire en attendant que ce bill entre en vigueur, a accepté le principe d'un comité consultatif sur la sécurité ferroviaire. Il suffirait de changer le président.

J'ai de bonnes raisons de croire que les deux éléments peuvent fonctionner sans faire double emploi. Autrement dit, le comité consultatif sur la sécurité ferroviaire n'a jamais fait partie d'une loi ou d'une réglementation quelconque. Au départ, c'était une créature ou une recommandation du Comité des transports ferroviaires et depuis 1977, il a fonctionné à la satisfaction de toutes les parties. Je ne vois pas pourquoi cela ne continuerait pas, et pourquoi nous n'aurions pas en plus ce comité consultatif chargé de s'assurer que les intentions de la loi sont bien respectées. Je ne vois pas de contradiction. Mais s'il y a une contradiction, elle tient à la structure du comité consultatif sur la sécurité ferroviaire, c'est l'opinion des syndicats.

**Mr. Benjamin:** Monsieur Abbot, j'aimerais votre opinion sur deux choses. Je sais que votre mémoire contient des statistiques très complètes, je n'ai pas encore eu le temps de bien les assimiler. Mais en règle générale, quelles sont vos recommandations au sujet des informations médicales confidentielles? J'aimerais savoir ce que vous pensez d'une façon générale de l'article 35 qui porte sur les informations médicales, et également quelle est votre position face aux problèmes de stress qui peuvent créer des difficultés émotives et des problèmes d'alcool et de dépendance chimique: bref, tout ce secteur de la prévention par opposition au traitement? Pouvez-vous nous parler du problème de stress dont à mon avis on n'a pas suffisamment parlé dans ce projet de loi, pas plus que dans les discussions jusqu'à présent?

**Mr. Abbot:** Monsieur Benjamin, votre question est double. D'une part, les dispositions du bill dont j'ai parlé dans notre exposé. Pour commencer, nous ne sommes pas vraiment séduits par l'idée qu'on puisse toucher au caractère confidentiel des relations entre patient et médecin. Dans notre société, cette possibilité est toujours aussi détestable.

Cela dit, nous devons tout de même reconnaître que dans la société actuelle, l'alcool et la dépendance chimique constituent un problème. Cela dit, il faut reconnaître que les gens qui occupent certains postes, par exemple dans les chemins de fer, constituent un risque de sécurité particulier lorsqu'ils ont ce genre de problème. Il convient donc peut-être de suivre de plus près les employés en poste qui boivent ou qui se droguent.

Des situations comme Mississauga ou Hinton sont totalement inadmissibles. Nous ne pouvons absolument pas confier des trains interminables chargés de produits dangereux à des gens dont les facultés sont amoindries pour une raison ou pour une autre, qu'il s'agisse de questions de santé ou d'abus délibéré de certaines substances. Dans la société actuelle, c'est inadmissible.

## [Text]

To get back to the confidential information between the patient and doctor, this is not a new concept, it has been in existence in the airlines. Perhaps with a slight infringement of an individual's rights, but for the good of the majority, there is a way where early detection... If someone goes to his doctor and the doctor is aware of something by which the employee, while performing his duty, could endanger his fellow employees and the safety of the public, I think for the employee himself, his fellow employees, and the public at large, something should be done to prevent the person from exercising his duty of responsibility as outlined, as a safety matter—and the public safety must take prime importance.

• 0955

We have always said that in the railway unions and it is still our position.

**The Chairman:** Let us make the answers a little more direct to the question because we are way over time here, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** You would not let him read his brief, so let him take as long as he likes.

**The Chairman:** Well, that is why I am letting him.

**Mr. Abbot:** That may well be something we have to accept. What we do not accept is the fact that this information can be used by the railway companies and the legislation makes it privileged information for all purposes other than the railway company taking an action.

This could lead very well to an employee going to his doctor, the doctor saying nothing to the employee, advising the chief of the medical department, and then the employee being told he is demoted or dismissed. He cannot perform his function any more and he asks why. He is told it is privileged. His union wishes to pursue a grievance procedure, which is his right, and they are told it is privileged. We just cannot accept under our system, even a judicial system, a system of natural justice, where someone can lose his employment and never know the reason why. This is unacceptable to us.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I want to thank Mr. Taylor for allowing me to go at this time.

I am just going to follow up on the line of questions and answers because frankly, I am still... It is mostly my fault, I suppose. I have not had the time. We did not have a verbal presentation to go through the entire brief, but I have a summary of it on the whole question of drug testing.

The railways are already doing pre-employment testing. Do you agree with that concept?

**Mr. Abbot:** It is not a question of agreeing with it.

## [Translation]

Pour revenir au caractère confidentiel de la relation patient-médecin, c'est un principe nouveau qu'on a vu apparaître dans les compagnies aériennes. C'est peut-être un léger accroc aux droits de la personne, mais pour le bien de la majorité, il y a peut-être une façon de faire de la détection précoce... Si un employé va voir son médecin, et que le médecin s'aperçoit que l'employé, dans l'exercice de ses fonctions, peut mettre en danger la vie de ses collègues et celle du public, pour le bien de tout le monde, des mesures doivent être prises pour empêcher l'employé de continuer d'exercer ses fonctions en menaçant la sécurité—la sécurité du public doit tout primer.

Le syndicat des cheminots a toujours été de cet avis.

**Le président:** Essayons de faire en sorte que les réponses soient un peu plus directes. Nous commençons à dépasser notre temps, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Vous n'avez pas voulu lui laisser lire son mémoire, alors accordez-lui tout le temps qu'il veut.

**Le président:** C'est ce que je fais.

**M. Abbot:** Nous devons en accepter les inconvénients. Nous n'admettons pas cependant que cette information puisse être utilisée par les sociétés de chemin de fer et seulement par elles, pour justifier les mesures qu'elles peuvent prendre. Autrement, cette information est considérée comme protégée.

Il pourrait s'ensuivre qu'un employé visite son médecin, que le médecin, sans rien dire à l'employé, informe le médecin chef du service où travaille l'employé et que l'employé soit démis de ses fonctions sans autre explication. A ces questions, on répondrait que l'information est protégée. Si son syndicat voulait invoquer la procédure de grief, comme il en a le droit, on lui répondrait également que l'information est protégée. En vertu de notre système, de notre système judiciaire ou de la justice naturelle, nous jugeons inadmissible qu'on puisse perdre son emploi sans savoir pourquoi. Nous sommes tout à fait contre un tel procédé.

**M. Tobin:** Monsieur le président, je remercie M. Taylor de me permettre de passer avant lui.

Je vais m'en tenir au même sujet, parce que je me pose encore des questions... Je suppose que c'est ma faute. J'ai manqué de temps. L'exposé n'a pas repris tous les points mentionnés dans le mémoire écrit, mais j'ai un résumé de ce mémoire et je m'intéresse particulièrement aux tests de dépistage des drogues.

Les chemins de fer imposent déjà des tests préliminaires à l'emploi. Êtes-vous d'accord avec cette façon de procéder?

**M. Abbot:** Peu importe que nous soyons d'accord ou non.

[Texte]

**Mr. Tobin:** But it is there. You are not launching—

**Mr. Abbot:** It is there.

**Mr. Tobin:** Mr. Crosbie has identified probable cause and post-accident as two other areas. Do you have any problem with that, in principle?

**Mr. Abbot:** We have no problem in principle with post-accident or probable cause.

**Mr. Tobin:** The third area that the railways—and both railways pushed for it when they were here—is the question of regular medical reports. . . having information submitted to the railways. That is the fourth area. As I listen to you, Mr. Abbot, I think what I am hearing you say is that you do not have a problem with it insofar as the matter directly relates to safety—fellow employees, the railways themselves, the public—but you are concerned that any information passed along is communicated to the employee himself so he knows full well what is being given to the railways. Is that what you are telling us?

**Mr. Abbot:** The answer to that is correct, but I must add one thing, Mr. Tobin.

Our agreement on the items of drug testing is a package deal. It is based on all of the items and all of the conditions that were in the task force report made public by the Minister. It is a contingent question. In other words, our major thrust is prevention. When I say we agree, we agree on the total concept of that report. We accept the report, let me put it that way.

**Mr. Tobin:** The reason I am asking is you are aware—you have been in the room—that the railways are saying to this committee that, as the employee goes through his medical, they would like to be notified if there is something there that warrants notice to the railway, i.e., drug use. You are saying that you accept that within the context of the total report.

• 1000

**Mr. Abbot:** Right.

**Mr. Tobin:** That is understandable, but I think you are also making the point that the employee should know what information is being passed along to his employers. I am asking this question very directly. Are you therefore saying to the committee that it would be appropriate for us to look at an amendment to the current bill?

What the railways have said in their submissions, as you well know—you were sitting in the back of the room—is that they want that practice put in legislation, so it becomes a regular practice and to protect themselves from any possible fallout, for example, under the Human Rights Act. That is what they are saying. Do you agree

[Traduction]

**Mr. Tobin:** Ces tests existent tout de même. Vous ne voulez pas. . .

**Mr. Abbot:** Ils existent.

**Mr. Tobin:** M. Crosbie a parlé de deux autres cas où il pourrait y avoir des tests, en cas de cause probable et après un accident. Êtes-vous d'accord avec le principe d'une telle mesure?

**Mr. Abbot:** Nous acceptons le principe du test après un accident ou lorsqu'il y a cause probable.

**Mr. Tobin:** Le troisième point sur lequel ont insisté les deux compagnies de chemin de fer lorsqu'elles ont comparu devant le Comité a trait aux rapports médicaux réguliers. . . l'information étant soumise aux chemins de fer. C'est même un quatrième point. Si je vous ai bien compris, monsieur Abbot, vous n'y voyez pas d'inconvénients tant et aussi longtemps qu'il s'agit d'une affaire directement reliée à la sécurité des autres employés, des chemins de fer ou du public, mais vous insistez pour que l'information soit également communiquée à l'employé en cause pour qu'il sache à quoi s'attendre. C'est bien votre position?

**Mr. Abbot:** La réponse est oui, mais avec une réserve, monsieur Tobin.

Nous sommes d'accord avec les tests de dépistage des drogues, mais dans le cadre d'une proposition globale. Nous disons oui, mais aux conditions prévues dans le rapport du groupe de travail rendu public par le ministre. Notre accord dépend du respect de ces conditions. En d'autres termes, notre premier souci est la prévention. Nous sommes d'accord, mais selon le concept global explicité dans le rapport. Nous appuyons le rapport, si vous voulez.

**Mr. Tobin:** Si je vous pose la question, c'est que les chemins de fer, et vous devez le savoir puisque vous étiez présent, ont insisté pour être avisés de tout ce qui pourrait les concerner, par exemple, l'usage de drogues par les employés, dans le cadre de leurs examens médicaux. Vous affirmez être d'accord avec cette idée dans le contexte global du rapport.

**Mr. Abbot:** Oui.

**Mr. Tobin:** C'est facile à comprendre, mais vous faites également valoir que l'employé devrait être mis au courant de l'information qui est communiquée à son employeur. Je vous pose la question de façon très directe. Le Comité, selon vous, devrait-il envisager un amendement à ce projet de loi?

Les chemins de fer, au cours de leur témoignage, vous devez le savoir, puisque vous étiez dans la pièce, ont dit souhaiter que cette pratique soit inscrite dans la loi, de façon à ce qu'elle puisse devenir courante, et de façon à ce que les chemins de fer mêmes soient protégés contre toute répercussion possible, dans le cadre, par exemple, de

[Text]

with that? It is one thing for it to be in practice. It is quite another for it to be in legislation.

**Mr. Abbot:** I think we are talking in a way about two different things, and the same thing. Let me put it this way to you.

What I was addressing with respect to confidentiality and privileged information was the the proposed legislation at this point in time with respect to an employee who is in a rail safety, or designated position, who visits his personal physician. That is one thing there.

**Mr. Tobin:** Yes. You are right. They are separate. Not related.

**Mr. Abbot:** They are separate. We take tremendous objection to the proposed statute, which says right now that information that goes from the employee's doctor to the chief of medical services forever and a day is privileged. That is a major objection we have. We just cannot accept that. The information is even privileged as to the employee himself. That is just untenable. We cannot accept that.

**Mr. Tobin:** The point well taken, but on the question of regular medical checkups. . .

**Mr. Abbot:** Now, when we get to the concept of drug testing, the legislation at this point in time has provision for enabling regulations to permit the railways, via regulation, to do drug testing. We accept that. We are not suggesting that drug testing per se should be specified in the legislation itself. We can accept that the Minister has the power to enact a regulation that will permit the railways to test for substances.

Now, I would make the assumption that the regulation that ultimately would be passed, if it ever is passed, would be based on the report of the committee we were part of, with all of the other aspects of it. In other words, personally from a technical point, I cannot really see how you could specifically put that in the legislation itself. We are quite happy the way it is. If it has to be done, it should be done by a regulation that will set out what the railway companies have to do. . .

**Mr. Tobin:** I am trying to be clear in my own mind, Mr. Abbot. The CN, but more particularly, CP, said, when they were here, that they have had a good discussion, a good rapport, a good consultative mechanism with their unions on this question. Insofar as they could comment for the unions—not that they can comment for the unions—their impression was that the unions were basically on side.

Is that a fair comment in the general sense?

**Mr. Abbot:** That is correct. We are on side with the report of the task force the Minister set up.

**Mr. Tobin:** Next I want to talk about the ministerial power that is in this proposed new bill. It is my view that

[Translation]

la Loi sur les droits de la personne. Êtes-vous d'accord? C'est une chose d'avoir recours à une pratique, c'est autre chose de vouloir qu'elle soit inscrite dans la loi.

**M. Abbot:** Nous parlons tour à tour de deux choses différentes et de la même chose. Je vous répondrai ceci.

D'abord, il y a l'information confidentielle ou protégée telle qu'on la décrit dans la présente version de ce projet de loi et telle qu'elle s'applique à un employé qui occupe un poste où la sécurité est en cause ou un poste désigné et qui passe une visite chez son médecin personnel. C'est une chose.

**M. Tobin:** Vous avez raison. Il y a deux choses différentes.

**M. Abbot:** Deux choses différentes en effet. Nous sommes tout à fait contre la loi proposée qui prévoit actuellement que l'information qui est communiquée du médecin de l'employé au médecin chef de la société soit à jamais protégée. Nous nous objectons fermement à cette disposition. Nous la jugeons totalement inadmissible. L'information est protégée même contre l'employé lui-même. C'est insensé.

**M. Tobin:** Je comprends, mais en ce qui concerne les examens médicaux réguliers. . .

**M. Abbot:** Pour ce qui est des tests de dépistage des drogues, la législation actuelle permet la promulgation de règlements donnant certains pouvoirs aux chemins de fer. Nous n'y voyons pas d'inconvénient, mais nous ne disons pas que les tests de dépistage des drogues devraient être mentionnés dans la loi elle-même. Le ministre a le pouvoir d'indiquer des règlements qui permettent aux chemins de fer de procéder à des tests de dépistage.

Il faut quand même supposer que les règlements qui seraient édictés au bout de compte respecteraient ce qui est prévu dans le rapport du comité auquel nous avons participé, à tous points de vue. En d'autres termes, en ce qui me concerne, je ne vois pas comment du point de vue technique, la question pourrait être inscrite dans la loi elle-même. Nous sommes satisfaits de la procédure actuelle. Et s'il doit y avoir des tests, ils doivent être prévus dans des règlements qui établissent les conditions auxquelles les sociétés de chemins de fer. . .

**M. Tobin:** J'essaie de comprendre parfaitement votre position, monsieur Abbot. Le CN, et en particulier le CP, ont indiqué au Comité lorsqu'ils ont comparu qu'ils avaient eu d'excellentes discussions, d'excellents liens et d'excellentes consultations avec leurs syndicats à ce sujet. Ils ne voulaient pas parler au nom de leurs syndicats, mais ils avaient l'impression que ceux-ci étaient fondamentalement d'accord avec eux.

De façon générale, c'est vrai?

**M. Abbot:** C'est vrai. Nous sommes d'accord avec eux compte tenu du rapport du groupe de travail créé par le ministre.

**M. Tobin:** Je voudrais également parler des pouvoirs du ministre qui sont prévus dans ce nouveau projet de loi.

## [Texte]

The Minister has been given a tremendous amount of power—in some ways, more power than he has ever had before. In particular, one of the areas that I think gives rise to potential conflict—I do not mean the conflict of interest in the sense of the word we associate with the front pages of the papers, but in the purified sense of the word—is that we are moving the railway safety people out of the NGA and into the Minister's shop. The government says that because there is an inherent conflict in having regulators and safety people in the same shop, they will move them into the Minister's shop. I argue that theoretically there is a conflict there too, because the Minister, on the one hand, is the author, the chief proponent of deregulation, and on the other hand he is now going to be the fellow responsible for safety because it is in his shop. Do you share that concern, or is that not a problem for you?

• 1005

**Mr. Abbot:** Mr. Tobin, I certainly share that concern. As a matter of fact, when you get the time in your busy schedule to read my section on this, I am sure you will adopt it as your speech on third reading. I am 100% in line with you on that.

The Minister has been delegated power. I think his name is mentioned in the small bill 135 times, plus he has Governor General power because the Governor in Council is *de facto* the Minister. As I say in my brief, I think under this bill the Minister of Transport has more power than any of the imperial Caesars of Rome. He can do whatever he wishes.

**Mr. Tobin:** Well, that sounds like exactly the kind of language I would want to use at third reading.

**Mr. Abbot:** Well, you can have it if you wish.

**The Chairman:** Is this the ideo of March?

**Mr. Tobin:** Mr. Abbot, what do you suggest as an alternative if one accepts—and I do—the basic notion that having the safety regulators and economic regulators in the same shop is a conflict of interest? I mean, how do you weight those in terms of making regulations in both areas? I accept that the government was well-intentioned in wanting to separate those two functions, and well-intentioned in putting them in the Minister's shop.

I think upon reflection there is a legitimate question here. Is this the way to go? Is the Minister now put in the conflict he wanted to save the NTA from? So what do you see as an appropriate mechanism to avoid a Minister being put in a position where he has to decide whether his emphasis is on economic deregulation or on safety regulation?

**Mr. Abbot:** Mr. Tobin, at the beginning of this exercise, our association view was that, albeit there were

## [Traduction]

Le ministre se voit remettre plus de pouvoirs qu'il n'en a jamais eu. Il y a de ces pouvoirs qui peuvent donner lieu à un conflit, et je ne parle pas ici d'un conflit d'intérêts dans le sens où l'entendent les journaux actuellement en première page, dans la mesure où les instances chargées d'assurer la sécurité des chemins de fer sont enlevées à l'ANT pour relever du ministre. Le gouvernement considère pour sa part qu'il y a un conflit naturel si les instances de réglementation et les instances chargées de faire respecter la sécurité se retrouvent sous le même toit; c'est la raison pour laquelle il décide de faire relever ces dernières du ministre. En ce qui me concerne, il y a également conflit avec cette façon de procéder, parce que le ministre, d'une part, est l'auteur, l'artisan principal de la déréglementation, et, d'autre part, il est maintenant responsable des instances chargées de faire respecter la sécurité. Y voyez-vous un problème ou non?

**M. Abbot:** Je partage certainement votre préoccupation, monsieur Tobin. Je sais que vous êtes occupé, mais si vous avez le temps de lire le chapitre de mon mémoire qui traite de la question, je suis sûr que vous l'adopterez pour votre discours en troisième lecture. Je suis à cent pour cent d'accord avec vous sur ce point.

Le ministre a des pouvoirs qui lui sont délégués. Si je me souviens bien, son nom est mentionné 135 fois dans le projet de loi, qui n'est pourtant pas si long, sans compter le nombre de fois où le gouverneur-général ou le gouverneur en conseil est mentionné, le gouverneur en conseil étant de fait le ministre. Comme je l'indique dans mon mémoire, je pense que ce projet de loi accorde au ministre des Transports de plus de pouvoirs que César en avait dans l'empire romain. Il peut faire absolument tout ce qu'il veut.

**M. Tobin:** Voilà un langage que je voudrais certainement faire mien en troisième lecture.

**M. Abbot:** Vous avez ma permission.

**Le président:** Serions-nous aux idées de mars?

**M. Tobin:** Si vous convenez avec moi, monsieur Abbot, que ce fait de réunir sous un même toit les instances de réglementation en matière de sécurité et les instances de réglementation en matière économique représente un conflit, quelles sont les autres possibilités? Quelles sont les répercussions pour ce qui est de la réglementation dans les deux domaines? Je comprends que le gouvernement ait voulu en toute bonne foi scinder les deux fonctions et faire relever du ministre les responsables de la sécurité.

Je pense que j'ai toutefois raison de me demander si c'est la bonne solution. Le ministre est-il victime du conflit qu'il voulait éviter à l'ANT? Comment éviter que le ministre ait à choisir entre la déréglementation économique ou la réglementation en matière de sécurité?

**M. Abbot:** Monsieur Tobin, au début de cette démarche, notre association estimait que la CCT et la Loi

[Text]

tremendous powers with the CTC and the National Transportation Act as it existed, there were two things wrong with that. Many things were wrong with it—it was outdated—but there were two major things. First, there was an internal conflict with the commissioners who had the quasi-judicial role of enacting regulations and investigating accidents. That was a conflict we always argued existed. Our view was that what was needed was a restructuring of the Railway Transport Committee and the CTC.

To answer your question, we believe you must have a barrier between the Minister who sets the policy. . . . Not a complete barrier as it was under the CTC, where the Minister could not get involved with policy. That was wrong. We argued many times that was wrong. There should be a balance. The Minister should have the opportunity—and Parliament, not only the Minister—to set transportation policy in this country and direct a quasi-judicial body by amending legislation. We believe in the barrier of a quasi-judicial body under an act that will pass and enforce regulations, a barrier between the practical or ongoing supervision of rail safety and the Minister.

**Mr. Tobin:** In the few minutes I have left, Mr. Chairman, I would like to just quickly touch on two other subjects.

Mr. Abbot, one is the fines that are provided for in the act, as they apply to individuals and as they apply to the railroads. Quite a few members have suggested that there is not an appropriate balance between the fines, theoretically the maximum that can be applied to a company versus an employee. Do you have any thoughts on that? I wonder if you could go fairly quickly. I want to go to one other one.

**Mr. Abbot:** Our thoughts on that, Mr. Tobin, are this. First of all, our association does not accept the idea that fines are the right way to go. We just do not agree with this. Again it is part of the present government's attitude to things. You let someone do something, and then you penalize them.

**Mr. Tobin:** But assuming for a moment the fines are in there, assuming they do not come out, what about the balance?

**Mr. Abbot:** The balance between what?

**Mr. Tobin:** The \$50,000 for a company and \$10,000 for an individual.

**Mr. Abbot:** The balance is obviously incorrect. When you have a position that finds it wrong in the first place, then you have a problem with saying, at what level. . . .?

Let me give you an example. As I understand it, you had fines that were not exact with respect to the

[Translation]

nationale sur les transports s'arrogeaient beaucoup de pouvoirs, mais qu'il y avait surtout deux problèmes principaux. Il y avait beaucoup de problèmes, le système était dépassé, mais nous voyions deux choses en particulier. Il y avait d'abord un conflit interne chez les commissaires qui avaient un rôle quasi judiciaire en pouvant promulguer des règlements et qui étaient chargés d'enquêter sur les accidents. Nous avons toujours pensé qu'il y avait un conflit à ce niveau. Nous étions d'avis qu'il fallait restructurer le Comité des transports ferroviaires et la CCT.

Pour répondre à votre question, nous pensons qu'il doit y avoir un cloisonnement entre le ministre qui est chargé d'établir les politiques. . . . non pas un cloisonnement étanche comme c'était le cas sous la CCT, qui faisait que le ministre ne pouvait pas vraiment participer aux politiques. C'était un mauvais système. Nous l'avons dit à plusieurs reprises. Il devrait y avoir un équilibre. Le ministre avec le Parlement, et non pas le ministre tout seul, devraient avoir la possibilité d'établir les politiques de ce pays en matière de transport et de donner des directives aux organismes quasi judiciaires en modifiant les lois. Nous croyons également que l'organisme quasi judiciaire chargé d'adopter et de faire appliquer des règlements, devrait constituer une barrière et qu'il faudrait en outre séparer la surveillance pratique et régulière de la sécurité dans les chemins de fer des fonctions du ministre.

**M. Tobin:** Je voudrais encore aborder quelques sujets dans le court laps de temps qui me reste, monsieur le président.

Je voudrais d'abord savoir ce que vous pensez, monsieur Abbot, des amendes prévues dans ce projet de loi, telles qu'elles s'appliquent aux particuliers et aux chemins de fer. D'aucuns ont prétendu qu'il n'y avait pas d'équilibre dans les maximums prévus théoriquement pour les sociétés et les employés. J'aimerais connaître votre avis brièvement, parce que j'ai d'autres sujets à aborder avec vous.

**M. Abbot:** Nous en pensons ceci, monsieur Tobin. D'abord, notre association estime que les amendes ne représentent pas la bonne approche. Le gouvernement actuel semble avoir pour attitude de laisser faire les gens pour les pénaliser par la suite s'ils commettent des écarts.

**M. Tobin:** S'il doit y avoir des amendes, cependant, quel doit être l'équilibre?

**M. Abbot:** L'équilibre entre quoi et quoi?

**M. Tobin:** Ces 50,000\$ pour une société et 10,000\$ pour un particulier.

**M. Abbot:** Il y a là un déséquilibre effectivement. Il y a cependant en plus de ce problème un problème fondamental au départ. . . .

Je vais vous donner un exemple. Je crois savoir que les amendes n'étaient pas justes pour les violations des

## [Texte]

enforcement of the ANOs under air safety. An inspector could find himself in a position, and I believe there are inspectors who have found themselves in this position. . . You could have a little airport in Trenton, or wherever it may be. If the inspector sees a violation, the only thing he has at hand is to impose a fine—well, maybe not a fine, but the only power is to revoke that airport's licence. He hesitates doing that because he does not want to close down the airport. All he wants to do is correct the little thing that is wrong.

• 1010

**Mr. Tobin:** But the railways are arguing, with respect to railway inspectors, that they have too much power. We have had that testimony as well.

**Mr. Abbot:** I think that is something that is predictable and would be expected from the railways.

**Mr. Tobin:** Of course.

**Mr. Abbot:** The railways have half the pie by their own regulations and they would like the whole pie by having no inspectors to inspect them.

**Mr. Tobin:** I saw your comments on the Railway Safety Advisory Committee and the importance of that committee. Basically you were saying it works well. Nevertheless there have been questions from people around this table about the consultative committee, which is a separate committee, about the balance, the make-up, of the committee. All of us have commented on the number of company representatives versus labour representatives. We were told by the vice-president of one of the major companies that you made up for any six or seven company people all by yourself, and therefore there is no need for any additional labour representatives.

**Mr. Abbot:** That was certainly one thing he said which is true.

**Mr. Tobin:** So we have from you there is no need for any additional labour representatives. I assume that is what you are telling us.

**Mr. Abbot:** I am not; he did.

**Mr. Tobin:** What are you saying?

**Mr. Abbot:** I am saying, I appreciate that—

**Mr. Tobin:** Vote of confidence. But he does not vote for you. But, seriously, what do you say, Mr. Abbot?

**Mr. Abbot:** In our submission we said two things. We said there should be someone from the public interest on a consultative committee. I think that goes without saying.

**Mr. Tobin:** You mean someone representing communities that have the transport of dangerous goods going through their communities.

## [Traduction]

ordonnances de navigation aérienne. Un inspecteur pouvait être forcé, et je pense que le cas s'est présenté. . . Il pouvait s'agir d'un petit aéroport comme celui de Trenton. L'inspecteur qui constatait une violation n'avait pas d'autre solution que d'imposer une amende—ou plutôt, mais il n'avait pas d'autre solution que de révoquer la licence de l'aéroport. Il hésitait parce qu'il ne voulait évidemment pas fermer l'aéroport. Tout ce qu'il voulait, de fait, c'était corriger une petite erreur.

**M. Tobin:** Les chemins de fer estiment que les inspecteurs des chemins de fer ont trop de pouvoirs. Nous avons entendu leur témoignage à ce sujet.

**M. Abbot:** On peut difficilement s'attendre à autre chose de la part des chemins de fer.

**M. Tobin:** Je comprends.

**M. Abbot:** Les chemins de fer ont déjà la moitié du gâteau, en ce sens qu'ils ont leurs propres règlements; ils voudraient avoir tout le gâteau en se débarrassant des inspecteurs qui les surveillent par dessus leur épaule.

**M. Tobin:** J'ai lu vos observations au sujet du Comité consultatif de la sécurité ferroviaire et je sais quelle importance vous y attachez. Vous estimez qu'il donne de bons résultats. Il n'en demeure pas moins que des gens autour de cette table se sont posés des questions au sujet de ce comité consultatif distinct, quant à l'équilibre qu'il maintient et quant à sa composition. Nous avons tous donné notre avis sur le nombre de représentants des sociétés et de représentants des syndicats qu'il devrait y avoir. Le vice-président d'une des grandes sociétés nous indiquait que vous pouviez à vous seul faire le contrepois des six ou sept représentants des sociétés et qu'il était inutile d'ajouter d'autres représentants des syndicats.

**M. Abbot:** Voilà au moins une chose de vraie.

**M. Tobin:** Donc, en ce qui vous concerne, il n'est pas nécessaire d'ajouter d'autres représentants des syndicats.

**M. Abbot:** C'est lui qui l'a dit, pas moi.

**M. Tobin:** Vous-mêmes, qu'en pensez-vous?

**M. Abbot:** J'en pense que. . .

**M. Tobin:** C'est un vote de confiance. Il ne vote cependant pas pour vous. Sérieusement, qu'en pensez-vous, monsieur Abbot?

**M. Abbot:** Nous disons deux choses dans notre mémoire. Nous disons qu'il devrait y avoir quelqu'un au comité consultatif pour représenter les intérêts du public. C'est évident.

**M. Tobin:** Vous voulez dire quelqu'un pour représenter les localités où s'effectuent des transports de matières dangereuses.

[Text]

**Mr. Abbot:** Yes. One who comes to mind, and I think I suggested him in our brief, is Mr. Miles Morrows of M-TRAC. He gives everybody a problem. The kind of people you want on a consultative committee are those who give everyone a problem.

**Mr. Benjamin:** The Federation of Canadian Municipalities.

**Mr. Abbot:** Exactly.

**Mr. Tobin,** in our submission we say that you make it three from the CRLA. That would give a balance to it.

**Mr. Taylor:** First of all, Mr. Abbot, I would like to congratulate you on a very comprehensive brief.

The various unions you represent, have they all had some input in this brief? Do they know what you are recommending today?

**Mr. Abbot:** Certainly. I have discussions with them on an ongoing basis, and so I get the drift of each person's political and practical interest, and I then put a submission together that hopefully will balance the views of all. Like your own caucus, like any caucus, there are people with various interests, and you have to get everybody sort of on stream. That is an exercise I go through. I make a draft of the submission and circulate that submission to the principals of the associations for their comments.

**Mr. Taylor:** So this is really the consensus of the thinking of the people of your unions?

**Mr. Abbot:** That is correct.

**Mr. Taylor:** I would like to follow up a little bit in regard to medical examinations. Your brief deals quite comprehensively with the matter of stress. Possibly the greatest stress on a man or woman is when he or she finds that his or her health is in jeopardy. What stand does your union take in regard to tests for AIDS?

**Mr. Abbot:** For AIDS! I do not know—

**Mr. Taylor:** I do not know too much about the disease, but there is very strong feeling among many organizations and unions and professions that for a person who has AIDS, during the last two months of that person's life he is under very great stress. Forgetting that he might transmit the disease to somebody, has your union any stand in regard to whether he should be required to have a test, and that if positive it should be made public?

**Mr. Abbot:** Sir, with due respect, I have just had one hell of a problem convincing the railway unions to accept testing for drugs, which impinges upon railway safety.

[Translation]

**M. Abbot:** Oui. Un exemple pourrait être, je pense que nous le mentionnons dans notre mémoire, M. Miles Morrows de M-TRAC. C'est un empêcheur de tourner en rond. C'est le genre de personne qu'il faut au sein d'un comité consultatif comme celui-là.

**M. Benjamin:** La Fédération canadienne des municipalités.

**M. Abbot:** Oui.

Nous disons, dans notre mémoire, monsieur Tobin, que nous devrions être trois de l'ASCC. Il y aurait un équilibre à ce moment-là.

**M. Taylor:** Je voudrais d'abord vous féliciter de votre mémoire très complet, monsieur Abbot.

Les divers syndicats que vous représentez ont-ils participé à sa préparation? Sont-ils au courant de vos recommandations?

**M. Abbot:** Certainement. Je les consulte régulièrement, ce qui fait que je connais leurs préoccupations politiques et pratiques. J'ai essayé de préparer un mémoire qui, je l'espère, tient compte de tous leurs points de vue. Comme divers autres caucus, le notre est composé de gens qui peuvent avoir des intérêts distincts; il s'agit de trouver un consensus. Lorsqu'il s'agit de préparer un mémoire, je procède de cette façon. Je fais d'abord circuler une première ébauche pour que les principaux intéressés me fassent part de leurs réactions.

**M. Taylor:** Ce mémoire représente donc le consensus parmi vos syndicats?

**M. Abbot:** En effet.

**M. Taylor:** Je voudrais revenir sur la question des examens médicaux. Votre mémoire fait beaucoup état du problème du stress. Le plus grand stress pour un homme ou une femme est sans doute de savoir que sa santé est en danger. Quelle est la position de votre association pour ce qui est des tests de dépistage du SIDA?

**M. Abbot:** Le SIDA! Je ne sais pas. . .

**M. Taylor:** Je ne suis pas expert en la matière, mais l'opinion qui a cours chez de nombreuses organisations, de nombreux syndicats et de nombreuses professions est que les personnes atteintes du SIDA sont soumises à un très grand stress en particulier au cours des deux derniers mois de leur vie. Il y a également la possibilité de transmission de la maladie, mais strictement sur le premier plan, votre syndicat est-il d'avis que les personnes devraient être soumises à des tests et que les résultats, s'ils étaient positifs, devraient être rendus publics?

**M. Abbot:** Excusez-moi, mais j'ai déjà eu assez de mal à convaincre les syndicats de cheminots à accepter, dans l'optique d'une plus grande sécurité des chemins de fer, des tests de dépistage des drogues.

At this point, if I had to go back to my principals and ask them if we should be talking about tests for AIDS, I do not think I would be appearing here again. I take your

Si je devais retourner maintenant demander à mes dirigeants s'ils sont d'accord pour que nous parlions de tests de dépistage du SIDA, je ne crois pas que je

[Texte]

point, but really, I do not think I was prepared to come here and talk about AIDS, quite frankly.

**Mr. Taylor:** Well, whether we should talk about it or not, it is a reality in our country and a reality in the world today, and so serious that people think it is going to be something like the Black Plague epidemic eventually, if things are not done to check it. I have spoken to some workers who say that if they were examined and found to have AIDS, they would be reported to their superior. Others say no way would they ever report it. I was just wondering if you had any policy at all, because it is something we are all going to have to face in the next few years, and maybe the next few months.

**Mr. Abbot:** I take your point that AIDS is a problem in society. I would be less than honest if I said it was not. But I really do not think that is something we have ever thought about considering. I realize the railway unions may be progressive—I do not mean Progressive Conservative, I mean progressive in the other sense—but I do not think anyone has submitted that we put that on our agenda. I think we will wait until Parliament decides whether perhaps we are going to test MPs or... We will take the lead from somewhere else on that one, sir.

**Mr. Taylor:** Well, there is that matter of universal testing. Some people are advocating that and some are not. I was just wondering if you had a policy.

Let us bring it down to something else in regard to medical matters. When we were in Europe and we went on the electric trains and talked to the union people and to the management, they said they had some type of system where if a person had a serious heart problem... now, maybe you cannot tell by seeing him, but if he had a medical and had a serious heart problem, he would be under an obligation to give his doctor permission to report that to the company. Is there anything like that in Canada?

**Mr. Abbot:** No, not—

**Mr. Taylor:** I do not think a doctor should be able to report anything he wants, but if I say to my doctor, my health is bad, maybe I should not be driving a car, or maybe I should not be carrying out the work I am doing, because it may affect the lives of others, so you should report that to my employer... Or I might try to keep it secret, and then it would become a matter of stress in my own operation.

**Mr. Abbot:** I would say there is nothing in Canada, to my knowledge, that would legislate that. But with respect, sir, if someone wishes to make that declaration to his own doctor and he is of the will to do that, he could just as easily go to the company doctor and say, well, would you give me an examination and make a judgment on my

[Traduction]

reviendrais. Je prends note de votre question mais pour être franc je ne suis pas venu préparé pour vous parler du SIDA.

**M. Taylor:** Que ce soit le bon moment ou non importe peu, c'est une réalité chez nous, une réalité du monde d'aujourd'hui, réalité si grave que d'aucuns craignent une nouvelle peste noire si des mesures ne sont pas prises immédiatement. Certains travailleurs m'ont dit que si un examen démontrait qu'ils ont le SIDA qu'ils le diraient aussitôt à leurs supérieurs. D'autres m'ont dit qu'ils ne le feraient certainement pas. Je me demandais simplement si vous aviez une politique à ce sujet car c'est un problème auquel nous allons tous devoir faire face au cours des prochaines années, peut-être même au cours des prochains mois.

**M. Abbot:** Je conviens avec vous que le SIDA est un problème pour notre société. Le contester serait de la malhonnêteté de ma part. Il reste cependant que nous n'avons jamais songé à l'inclure à nos points de négociation. Je sais que les syndicats de cheminots sont progressistes—je n'entends pas par là progressistes-conservateurs, j'entends progressistes dans l'autre sens—mais à ma connaissance personne n'a proposé que ce problème soit inscrit à notre ordre du jour. Si le Parlement propose de soumettre les députés à ce genre de test... En l'occurrence, nous attendrons de voir ce que font les autres, monsieur.

**M. Taylor:** Il s'agit de décider si cet examen doit être universel ou non. Certains sont pour, d'autres sont contre. Je me demandais simplement si vous aviez une politique.

Passons à un autre problème relevant du domaine médical. Lors de notre séjour en Europe nous avons discuté avec les dirigeants syndicaux et les responsables des réseaux électrifiés et ils nous ont dit avoir une espèce de système qui fait que si un employé a un problème cardiaque grave... Bien entendu, il est possible que ce problème ne soit pas visible, mais s'il subit un examen médical et que cet examen révèle un problème cardiaque grave, il a l'obligation d'autoriser son médecin à le signaler à la compagnie. y a-t-il quelque chose de ce genre au Canada?

**M. Abbot:** Non, non... .

**M. Taylor:** Un médecin, a le devoir de respecter le secret professionnel, mais si je lui dis que je suis en mauvaise santé et que peut-être je ne devrais pas conduire de voiture ou que peut-être je ne devrais pas continuer à faire le travail que je fais car cela peut mettre en danger la vie d'autres personnes, en conséquence je vous demande de le signaler à mon employeur... Ou je peux demander à ce que cela demeure secret avec les conséquences que cela peut entraîner.

**M. Abbot:** À ma connaissance, il n'y a ni loi ni règlement au Canada qui impose ce genre d'obligation. Cependant, sauf votre respect, monsieur, si quelqu'un souhaite faire ce genre de déclaration à son propre médecin et s'il est vraiment déterminé, il peut tout aussi facilement aller voir le médecin de la compagnie et lui

[Text]

future, because I believe I have a condition that makes me unsafe.

I think the concern is about the reverse. That is why this bill. . . we have the fact that the onus is on the doctor to report something he discovers, because in the practicality of life, and people being what they are in all walks of life, not only the railways. . . may well realize they have something that perhaps would put them in jeopardy as far as the job is concerned. I think the natural instinct is to say, well, I can drive my train, or I can do my job, and it just does not bother me. So you carry on with it. It is much the same instinct as in drunk driving. People in a bar will drive their cars; and what is the rationale? In many cases it is "I drive better than"—

**Mr. Taylor:** But the CNR took a different attitude when they were here. They said when they hire people they now require a medical test for drugs and alcohol. They found that 17%, I think it was, were not considered, even though they had the ability, because of their alcohol and drug use. To make it even worse, they said in transferring some from one responsible position to another responsible position, I think they found it was 13% who indicated they were using drugs or alcohol. The employer is taking a definite stand that these people should not be operating a locomotive, for instance, that is going to endanger the lives of others. Does your union have a stand on this?

• 1020

**Mr. Abbot:** Certainly we agree with that. We have publicly agreed with that and we have supported the task force the Minister set up. There is no question about it.

If I might take your point, this is nothing new to the railway unions. I mean, we have pioneered safety when governments and other people were not concerned about it. We were pioneering safety for our membership and railway workers when it was not really in the public interest to worry about freight train people, other than passenger service.

In other words, when a freight train carrying goods simply dumped it on the right-of-way, the only people who were hurt at that point in time were railway workers. And one of the indications of a brakeman, historically, was that he had two or three fingers missing. However, the public really did not care about that at that point in time because it was accepted as an occupational hazard.

We have always pioneered safety historically in North America and in the world as far as railway workers are concerned. We continue to do that, and we are addressing this new problem.

[Translation]

demander de l'examiner et de porter un jugement sur ses activités futures car il croit que son état présente des risques.

C'est la démarche inverse qui nous inquiète. C'est pourquoi ce projet de loi. . . C'est le médecin qui a la responsabilité de communiquer ce qu'il découvre car dans la vie pratique les gens étant ce qu'ils sont et pas seulement dans les chemins de fer. . . peuvent se rendre compte qu'ils ont quelque chose pouvant peut-être présenter un risque dans l'exercice de leurs fonctions. Instinctivement, ils se disent: N'importe comment, ce n'est pas ça qui va m'empêcher de conduire mon train ou de faire mon travail. Ils ne s'en soucient pas plus. Ils réagissent de la même manière que ceux qui conduisent après avoir bu. Ceux qui vont boire dans un bar repartent avec leur voiture, pourquoi? Souvent parce qu'ils se disent: «Je conduis bien mieux que. . .»

**Mr. Taylor:** Les dirigeants du CN ne nous ont pas du tout dit la même chose. À l'embauche, maintenant, ils exigent un examen médical de dépistage pour les drogues et l'alcoolisme. Sauf erreur, ils nous ont dit avoir rejeté 17 p. 100 des candidats bien qu'ils aient eu les compétences voulues à cause de leurs problèmes d'alcoolisme et de drogue. Encore pire, ils nous ont dit que dans les cas de mutation d'un poste de responsabilités à un autre poste de responsabilités, 13 p. 100 des concernés leur avaient avoué des problèmes de drogue ou d'alcoolisme. L'employeur est catégorique, il n'est pas question que ces gens conduisent une locomotive, par exemple, puisqu'ils risquent de mettre en danger la vie d'autres personnes. Quelle est la position de votre syndicat à ce sujet?

**Mr. Abbot:** Nous sommes bien entendu tout à fait d'accord. Nous l'avons dit publiquement et nous avons apporté notre aide au groupe d'étude mis sur pied par le ministre. Il n'y a aucun doute à ce sujet.

Si vous me le permettez, j'ajouterais que ce n'est pas une nouveauté pour les syndicats de cheminots. Nous avons abordé les questions de sécurité alors que personne, même pas les gouvernements, n'en parlait encore. Nous parlions de sécurité pour nos membres et les cheminots à une époque où les problèmes d'intérêt public ne concernaient que la sécurité des trains de voyageurs en oubliant celle des trains de marchandises.

Autrement dit, quand un train semait ses marchandises sur le bas-côté, les seuls susceptibles d'être blessés étaient les cheminots. Quand il manquait deux ou trois doigts à la main d'un cheminot on savait tout de suite qu'il était serre-frein et cela n'indignait personne car c'était alors considéré comme un risque professionnel tout à fait normal.

Les cheminots d'Amérique du Nord et du monde entier ont toujours été à l'avant-garde des problèmes de sécurité. Nous poursuivons cette tradition et nous donnons à ce nouveau problème l'importance qu'il mérite.

[Texte]

**Mr. Taylor:** In your brief, you make it clear that you do not want the company to punish its employees for matters like drunkenness, or things that might come under the Criminal Code, or to imprison them. I do not think your company ever had the power to imprison people, did it?

You say that imprisonment and punishment should only be carried out under the Criminal Code when a person is convicted of a certain crime. Does that mean that if an employee makes a mistake and is caught intoxicated at the controls of a locomotive, the company cannot do anything about it? Do they have to report it to the police and put him through a criminal charge?

**Mr. Abbot:** No, no. I think we are saying the reverse. What we are saying is that we have operated North American railways for many years, and I think reasonably successfully, and controlled the abuse of alcohol reasonably successfully because we have always had the statute, the rule in the railways. It is not new to us. Rule G of the UCOR has always been there, but it is not a criminal situation.

In other words, what we are saying here is this: we do not believe that every rule violation of any kind... because this bill goes further than just drugs or alcohol, it means that for any violation of a rule you come under the Criminal Code. We just think that is not necessary and has not been necessary before, so why is it necessary now?

The best way to handle this type of thing is through the normal disciplinary measures of the railway company through the employer-employee relationship.

**Mr. Thacker:** Mr. Chairman, on a point of information.

**Mr. Taylor:** You say that monetary fines should be confined to a conviction under the Criminal Code. If the company cannot fine someone, how do you suggest he be punished, or do you suggest there be no punishment?

**Mr. Abbot:** No. Railways are very adept at punishing people through the employer-employee relationship and the normal avenues of collective bargaining. We have people punished, disciplined and fired every day, and always have. We probably always will. But we think that is the area...

In other words, we do not think employer-employee relationships and industrial relations has anything to do with the Criminal Code. In other words, the Criminal Code has always existed and if an employee is caught stealing from a railway company, the Criminal Code is there. They call the RCMP and the charge is laid, just as it is with any other employer. However, we do not think with the potential for the multitude of safety rules

[Traduction]

**M. Taylor:** Dans votre mémoire, vous vous opposez formellement à ce que la compagnie punisse ses employés pour alcoolisme, par exemple, ou pour des fautes relevant du Code criminel ou qu'elle les emprisonne. Je ne pense pas que votre compagnie ait jamais eu le pouvoir d'emprisonner qui que ce soit, n'est-ce pas?

Vous dites qu'emprisonnement et châtiment ne doivent être sanctionnés que par le Code criminel en cas d'actes criminels. Cela veut-il dire que si un employé fait une erreur en conduisant sa locomotive et qu'on constate qu'il a bu, la compagnie ne peut rien faire? Doit-elle appeler la police et faire dresser un procès-verbal?

**M. Abbot:** Non, non. Je crois que nous disons le contraire. Nous disons que nous travaillons depuis de nombreuses années pour les Chemins de fer nord-américains, je crois, avec un succès raisonnable, et que nous contrôlons avec un succès raisonnable les problèmes d'alcoolisme car ces règlements ont toujours été en vigueur dans les Chemins de fer. Ce n'est pas quelque chose de nouveau pour nous. Le règlement G de l'UCOR a toujours existé mais cela n'a rien à voir avec un acte criminel.

Autrement dit, nous disons ne pas croire que toute violation de règlement quel qu'il soit... car ce projet de loi couvre bien plus que les drogues ou l'alcool et décrète que toute violation de règlement relève du Code criminel. Nous pensons simplement que ce n'est pas nécessaire, que cela ne l'était pas auparavant et pourquoi dans ce cas ça l'est aujourd'hui?

Le meilleur moyen de régler ce genre de problème, c'est la voie habituelle des mesures disciplinaires conformément au contrat conclu entre les employés et l'employeur.

**M. Thacker:** Monsieur le président, j'aimerais avoir une précision.

**M. Taylor:** Vous dites que des amendes ne devraient être imposées qu'en cas d'inculpation relevant du Code criminel. Si la compagnie ne peut imposer d'amendes à personne, que suggérez-vous comme sanction, ou suggérez-vous qu'il n'y ait aucune sanction?

**M. Abbot:** Non. Les Chemins de fer n'hésitent pas à sanctionner leurs employés conformément aux règlements et aux clauses des différentes conventions collectives. Nos membres font l'objet de punitions, de mesures disciplinaires et de renvois tous les jours, et depuis toujours. Il en sera probablement toujours ainsi. Il n'en reste pas moins qu'à notre avis c'est le domaine...

Autrement dit, à notre avis, les relations employeur-employés, les relations ouvrières n'ont rien à voir avec le Code criminel. Autrement dit, le Code criminel a toujours existé et si un employé est pris en flagrant délit de vol, le Code criminel est là pour sanctionner cet acte. La compagnie appelle la Gendarmerie Royale et il y a un procès-verbal comme partout ailleurs. Cependant, compte tenu de la multitude de règles de sécurité nécessaires à

[Text]

required to operate a railway, that if a violation of these is made, we should bring in the RCMP.

**Mr. Thacker:** A point of order, Mr. Chairman. That is not my belief, Mr. Abbot, as to what this statute says. Can you show me where it says that? I do not think a breach of a rule leads to a criminal charge. I could be wrong on that.

**Mr. Abbot:** What I am saying is the bill is drafted in such an overview way, and tied in, that one could look at that bill and say a breach of any of the orders or regulations could result in criminal charges.

• 1025

**The Chairman:** Where does it say that? We will come to that—and that is a good point—because, Mr. Taylor, your time is up.

On that same point about medical knowledge, I cannot understand something in your brief. I hope you can explain it.

On the medical information clause, clause 35, where the physician in a designated position finds that a workman has some medical problem, then he has to report notice to the chief medical officer. In your brief at page 11, you do not question that, but you do say that at least the workman or the employee should get a notice that such a notice was given to the chief medical officer of railway and the employee should be so advised.

I appreciate that perhaps it is not spelled out totally in subclause 35.(1) that such a notice would be given to the employee. But certainly I think your point is well taken that, if the notice were not spelled out or could be interpreted—and frankly, I think perhaps you could say so—certainly by practice and custom the doctor should give notice to the employee that he has sent notice under this clause.

What I cannot understand is your next paragraph where you want subclause 35.(5) deleted, which is the subclause that says all such medical information shall be privileged. Could you please explain to the Chair why you want that subclause deleted? If you have it deleted, then I would say that medical information will be opened up to anybody.

**Mr. Abbot:** Let me go through that with you. If you look at subclause 35.(3), it says:

(3) A railway company may make such use of any information provided pursuant to subsection (1) as it considers necessary in the interests of safe railway operations.

Subclause (1) is the information from a physician. Now, the railway in its judgment could say, in the interest of safe railway operation, I now demote you, Mr. Nowlan, from locomotive engineer to something else.

[Translation]

l'exploitation d'une ligne de chemin de fer, nous ne pensons pas qu'une violation de ces règles nécessite l'intervention de la Gendarmerie Royale.

**M. Thacker:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. Monsieur Abbot, ce n'est pas ce que dit ce projet de loi. Pouvez-vous m'indiquer où vous l'avez trouvé? Je ne pense pas que le manquement à un règlement entraîne une inculpation criminelle. Je peux me tromper.

**M. Abbot:** Je dis que ce projet de loi est rédigé d'une manière si générale et si inclusive qu'on peut en déduire que toute violation d'une ordonnance ou d'un règlement peut entraîner une inculpation criminelle.

**Le président:** Dans quel article? Nous y reviendrons—c'est un point intéressant—car, monsieur Taylor, votre temps est terminé.

Au sujet de ces renseignements médicaux, il y a quelque chose que je ne comprends pas dans votre mémoire. J'espère que vous pourrez me l'expliquer.

Selon l'article 35 sur les renseignements médicaux, si un médecin constate qu'un travailleur occupant un poste désigné à un problème médical, il a le devoir d'en informer le médecin en chef de la compagnie. À la page 11 de votre mémoire, vous ne contestez pas cette obligation, mais vous dites qu'à tout le moins le travailleur ou l'employé devra être informé de la communication de ce rapport au médecin en chef de la compagnie.

Je reconnais que le paragraphe 35.(1) ne prévoit pas vraiment que l'employé soit informé de l'envoi d'un tel avis. Votre argument est tout à fait valable. Il est possible que cet avis soit incomplet ou prête à interprétation—personnellement je crois que vous n'auriez pas tort de demander que la pratique veuille que le médecin informe l'employé qu'il a envoyé un avis en vertu de cet article.

Ce que je n'arrive pas à comprendre c'est que dans le paragraphe suivant vous réclamez la suppression du paragraphe 35.(5), paragraphe qui assure la protection de ces renseignements médicaux. Pourriez-vous, je vous prie, m'expliquer pourquoi vous réclamez la suppression de ce paragraphe? S'il est supprimé, ces renseignements médicaux ne seront plus protégés et pourront être utilisés à n'importe quelle fin.

**M. Abbot:** Reprenons tout cet article. Le paragraphe 35.(3) dit:

(3) La compagnie peut faire, des renseignements communiqués aux termes du paragraphe (1), l'usage qu'elle estime nécessaire pour la sécurité ferroviaire.

Ces renseignements aux termes du paragraphe (1) sont communiqués par un médecin. Or, la compagnie pourrait décider de vous rétrograder, vous, monsieur Nowlan, mécanicien, au nom de la sécurité ferroviaire.

## [Texte]

**The Chairman:** Okay, but—

**Mr. Abbot:** Now we go to subclause (5):

(5) Except as provided by subsection (3)

—that is the one I referred to, where the railways can use the information—

information provided pursuant to subsection (1) is privileged, and no person shall be required to disclose it or give evidence relating to it in any legal, disciplinary or other proceedings.

**The Chairman:** I can read that, and I can—

**Mr. Abbot:** Why are you asking me the question?

**The Chairman:** When I read that—and I could be wrong, but I used to practise law—except for subclause (3), which is on railway safety and can be used there, which we understand, if you take out subclause (5) you open up that information to any legal proceeding or arbitration proceeding. The way I interpret it is that it could be used against the employee.

**Mr. Abbot:** My point is this: that is exactly what we want to happen. In other words, the way it is right now, the railway companies can use it, but we cannot. That is exactly my point. You have it.

**The Chairman:** We will continue. I am interested that this is your position because that is only part of my point. If you extend the interpretation of subclause (5) separate and apart from the employee and the railway, it is “in any legal, disciplinary or other proceedings”. The privilege would be waived if you believe the subclause. I say that opens it up so that the employee, who has had the privileged examination by the doctor, could be exposed in other proceedings.

**Mr. Abbot:** Let me ask you this question. What defence, through the collective agreement and the grievance procedure, would I have if the company, pursuant to subclause (3), were to tell me I am no longer a locomotive engineer? Now, can I go to my union and grieve that? I cannot.

**The Chairman:** You are looking at that, and that is subclause (3), okay. But I suggest there is a wider interpretation if you delete the total subclause (5), that separate and apart from the employee and the railway and your demotion from one to another class because of medical evidence... Anyway, we may not agree on this, but frankly, at first blush I feel that if there were a total deletion of subclause (5), regardless of subclause (3), which is between the employee and the railway, the employee could be exposed in legal or other proceedings to disclose that privileged information.

**Mr. Abbot:** Which he does not have in the first place, because you do not have to give it to him.

**The Chairman:** But it is going to be used against him without the privilege.

## [Traduction]

**Le président:** D'accord, mais. . .

**M. Abbot:** Passons maintenant au paragraphe (5):

(5) Sous réserve du paragraphe (3)

. . . c'est le paragraphe que je viens de citer autorisant la compagnie à utiliser les renseignements. . .

les renseignements sont protégés et ne peuvent être utilisés dans le cadre de procédures judiciaires, disciplinaires ou autres, nul n'étant tenu de les y communiquer ou de témoigner à leur sujet.

**Le président:** Je sais lire, et je peux. . .

**M. Abbot:** Pourquoi me posez-vous la question?

**Le président:** Si je lis ce paragraphe—je peux me tromper, mais j'ai quand même pratiqué le droit—à l'exception du paragraphe (3), qui concerne la sécurité ferroviaire et qui autorise leur utilisation—nous le comprenons tous—si vous supprimez le paragraphe (5) vous livrez ces renseignements aux procédures judiciaires disciplinaires ou autres. Selon mon interprétation, il pourrait alors être utilisé contre l'employé.

**M. Abbot:** C'est justement ce que nous voulons. Autrement dit, avec ce paragraphe, seules les compagnies de chemin de fer peuvent les utiliser, nous pas. C'est exactement ce que je veux. Vous avez tout compris.

**Le président:** Poursuivons. C'est intéressant car je n'ai pas fini. Le paragraphe (5) en plus d'utilisation par l'employé et la compagnie parle de «procédures judiciaires, disciplinaires ou autres». Cette protection disparaîtrait. Cette protection disparaîtrait et l'employé ayant été soumis à cet examen médical protégé pourrait faire l'objet d'autres procédures.

**M. Abbot:** Laissez-moi vous poser la question suivante. Quelle serait ma défense dans le cadre de la convention collective et de la procédure de griefs si la compagnie conformément au paragraphe (3), me disait: Vous n'êtes plus mécanicien? Est-ce que je peux déposer un grief par l'intermédiaire de mon syndicat? Non.

**Le président:** Vous fondez votre argument sur le paragraphe (3), d'accord. Il reste que d'après moi, vous élargissez le champ d'interprétation en supprimant totalement le paragraphe (5) en cas de rétrogradation pour des motifs médicaux... Quoi qu'il en soit, il est possible que nous ne soyons pas d'accord, mais honnêtement, a priori, j'ai l'impression que si le paragraphe (5) était totalement supprimé, quoi que dise le paragraphe (3) qui ne concerne que l'employé et la compagnie, l'employé risquerait que ces renseignements protégés soient utilisés dans le cadre de procédures judiciaires ou autres.

**M. Abbot:** Renseignements que pour commencer il n'a pas puisque vous n'êtes pas obligé de les lui communiquer.

**Le président:** Mais sans cette protection, ils seront utilisés contre lui.

[Text]

**Mr. Abbot:** Anyway, if you want to amend it and strike out the word "legal" and leave in "disciplinary", I am happy.

• 1030

**The Chairman:** I think we have a point, anyway. I can see your concern about the subclause, but I think it is a little dangerous for the employee. . .

**Mr. Clifford:** On page 18 you talk about your objections to clause 59, and you go on to say that subclause 18.(1) covers it, so clause 59 is not necessary. But what I am interested in is that it seems you have taken a position about the breathalyser test; and I would like you to amplify on the position you have taken, apparently, against breathalysers.

**Mr. Abbot:** First off, we have the railway running on its own right of way. It is not intermingling with the public. It is running on railway property, except at a crossing. A crossing is protected sufficiently, and the assumption has to be made, notwithstanding the number of accidents we have at crossings, that the crossing is isolated in the railway right-of-way, which is unidirectional from the public. So a train can only go forward, backwards, and at a controlled speed. At what point are we going to say we have a breathalyser test? When are we going to be doing it? Who is going to be doing it? Is it the supervisors? Are they going to be saying, well, now we are going to give you a breathalyser test before you leave with the train? Are we going to do it on reasonable cause? How are we going to do it?

What we are talking about here is bringing criminality into it again. We are not saying the railway police or the railway companies now should be able to give breathalyser tests. We are simply taking the Criminal Code and amending it to cover people who do all kinds of things with railway equipment. I do not see the need for doing that.

**Mr. Clifford:** I do not quite understand. Later on in your brief, in the next section up, you talk about how historically you have been looking after alcohol abuse forever—I guess ever since railroads started; this is what you are saying—and you have your own ways for checking this out: staggering walk, slurred speech, and this sort of thing.

**Mr. Abbot:** Right.

**Mr. Clifford:** But we are in the 20th century, very quickly getting into the 21st century, and the Canadian public is now used to the breathalyser. Are you saying railways are not ever going to use this technology and are not ever going to use these standards that are starting to be established? We are seeing in Ontario alone tremendous decreases in road deaths, and a lot of that is being attributed to the breath test. Are you saying that is going to be no part of the future at railroads?

[Translation]

**M. Abbot:** Quoi qu'il en soit, si vous êtes prêts à modifier ce paragraphe en supprimant le terme «judiciaires» tout en laissant «disciplinaires» je serais content.

**Le président:** Je crois qu'il y a quand même quelque chose. Je comprends vos craintes au sujet de ce paragraphe, mais j'estime que c'est un petit peu dangereux pour l'employé. . .

**M. Clifford:** A la page 18 vous exposez vos objections à l'article 59 puis vous dites qu'il y a déjà le paragraphe 18.(1) et que par conséquent l'article 59 est inutile. Il reste que vous semblez vous opposer à l'utilisation de l'alcootest et que m'expliquer pourquoi m'intéresserait beaucoup.

**M. Abbot:** Pour commencer, le chemin de fer roule sur son propre terrain. Ce terrain est privé, appartient au chemin de fer sauf aux passages à niveau. Les passages à niveau sont suffisamment protégés, et il faut supposer, nonobstant le nombre d'accidents aux passages à niveau, que ces derniers sont isolés dans cette emprise ferroviaire qui est unidirectionnelle par rapport au public. Un train ne peut donc qu'avancer ou reculer et ce à vitesse contrôlée. Où dirons-nous qu'il faut subir cet alcootest? Quand le ferons-nous subir? Qui le fera subir? Les superviseurs? Diront-ils: il faut que vous fassiez un alcootest avant de partir avec le train? Le ferons-nous pour des motifs raisonnables? Comment le ferons-nous?

Encore une fois, nous revenons à cette notion de criminalisation. Nous ne disons pas que la police des chemins de fer ou les compagnies de chemin de fer devraient désormais pouvoir faire passer des alcootests. Nous prenons simplement le Code criminel et nous l'amendons pour l'étendre à des gens qui font toutes sortes de choses avec du matériel ferroviaire. Je n'en vois pas la nécessité.

**M. Clifford:** Je ne comprends pas très bien. Un peu plus loin dans votre mémoire, dans la partie suivante, vous dites comment vous avez toujours essayé de prévenir l'alcoolisme—je suppose depuis l'invention du chemin de fer; c'est ce que vous dites—et que vous avez vos propres méthodes de détection: démarche mal assurée, langue pâteuse, etc.

**M. Abbot:** C'est exact.

**M. Clifford:** Nous sommes au 20<sup>e</sup> siècle, tout près d'entrer dans le 21<sup>e</sup> et l'alcootest ne surprend plus aucun Canadien. Êtes-vous en train de dire que les chemins de fer n'utiliseront jamais cette technologie et n'utiliseront jamais ces normes qui sont peu à peu établies? Rien qu'en Ontario la diminution des décès dûs aux accidents de la route est spectaculaire et en grande partie grâce à l'alcootest. Mais pour les chemins de fer, il n'en est pas question?

[Texte]

**Mr. Abbot:** I do not think I am giving the CRLA's position on the whole future of our position in railroading. What I am saying precisely at this time is that simply to amend the Criminal Code and apply breathalysers to railway employees—I presume the ones who operate the trains—on the same criteria as where you have an intermingled movement of traffic, the public, and people driving under the influence, I do not think achieves any great purpose.

**Mr. Clifford:** I want to know whether it is the process you object to, whether it is the technology you object to, or whether you are not even commenting on it. In the paper you give the impression that you do not like this technology, you do not like this technique. But is it not the case that you are objecting to having any amendments to the Criminal Code at all?

**Mr. Abbot:** What we are saying in the brief, first off, is that we see no need whatsoever for railway workers to come under the Criminal Code in the way intended. That is the first point. And that happens to sweep in breathalysers with the same criteria you would use for drunk driving. That is not to say at some time in the future our association could not take a position that the technology of breathalysers may be able to be used on railways.

**Mr. Clifford:** Has that ever been discussed? I am very interested in this.

**Mr. Abbot:** No.

**Mr. Clifford:** The union personnel have never discussed that, is that correct?

**Mr. Abbot:** We have never actually discussed and taken a position on that, because it has never really been proposed that management use breathalyzer techniques to detect alcohol instead of making a judgment on the basis of how a man walks or staggers. There is technology there, and—this is purely my opinion by the way, not the opinion of our association—if one had to use a breathalyzer, it could be used in your defence, just as easily as to convict. I think it would be a much more subjective test to protect employees than the way it is done right now by some supervisor saying that he sees the man walking around and gets another supervisor to agree with him; an arbitrator obviously takes the supervisor's word and the person is convicted on the very, very broad type of opinionated evidence. Perhaps a breathalyzer would be a protection to the employee under the right type of conditions.

• 1035

**The Chairman:** Are you for breathalizers or not? I am really lost—

**Mr. Abbot:** Well, that is like saying: Are you for the Romans or—

[Traduction]

**Mr. Abbot:** Ce n'est pas la position définitive de l'ASCC que je vous donne aujourd'hui. Je dis qu'à l'heure actuelle modifier simplement le Code criminel et appliquer l'alcootest aux employés des chemins de fer—je suppose à ceux qui conduisent les trains, en vertu des mêmes critères appliqués à la conduite de véhicules dans des lieux publics par des chauffeurs en état d'ébriété ne me semblent pas servir à grand chose.

**Mr. Clifford:** Je veux savoir si c'est au procédé que vous vous opposez, si c'est à la technologie ou si pour vous il n'en est même pas question. Dans votre mémoire vous donnez l'impression de ne pas aimer cette technologie de ne pas aimer cette technique. Ne serait-ce pas plutôt que vous vous opposez à toute modification du Code criminel?

**Mr. Abbot:** Pour commencer, dans ce mémoire nous disons ne pas voir la nécessité de faire tomber de la manière proposée les cheminots sous le coup du Code criminel. C'est notre premier point. C'est exactement ce qui arrive avec ces alcootests appliqués en vertu des mêmes critères que pour la conduite automobile en état d'ébriété. Cela n'exclut pas à plus ou moins long terme la possibilité que notre association accepte l'utilisation de la technologie de l'alcootest pour les chemins de fer.

**Mr. Clifford:** En avez-vous jamais discuté? C'est une question qui m'intéresse beaucoup.

**Mr. Abbot:** Non.

**Mr. Clifford:** Le personnel du syndicat n'en a jamais discuté, c'est cela?

**Mr. Abbot:** Nous n'en avons jamais vraiment discuté pas plus que nous n'avons pris de position parce qu'il n'a jamais vraiment été proposé que la direction utilise les techniques de l'alcootest pour détecter l'abus d'alcool plutôt que de s'en remettre à un simple jugement sur la manière dont marche ou vacille le cheminot. Il y a une technologie, et—à propos, c'est uniquement mon opinion, pas celle de notre association—s'il fallait utiliser l'alcootest, cette technique pourrait aussi bien servir la défense que l'accusation. À mon avis ce serait un test beaucoup plus objectif pour protéger les employés qu'à l'heure actuelle où il suffit qu'un superviseur voyant la manière dont marche un employé obtienne simplement l'assentiment d'un autre superviseur; il est évident que l'arbitre croit le superviseur sur parole et que l'employé est déclaré coupable sur la base de témoignages très subjectifs. Utilisé dans de bonnes conditions, l'alcootest offrirait une protection à l'employé.

**Le président:** Êtes-vous pour l'alcootest ou contre? Je suis perdu. . .

**Mr. Abbot:** C'est comme si vous disiez: Êtes-vous pour les Romans ou. . .

[Text]

**The Chairman:** No, no, it is not that at all.

**Mr. Abbot:** Okay, if you want an answer, we are against breathalizers, but that is—

**The Chairman:** Okay.

**Mr. Clifford:** That is what I wanted to hear. That is all I want to know.

**M. Robichaud:** Merci, monsieur le président.

When Mr. Tobin asked about fines, you said that fines are not the way to go, so basically you disagree with what is in the bill right now. Could you elaborate on that for me, please? Just what do you suggest and how should we go about it?

**Mr. Abbot:** Well, it is a question of how you look at things. If you cannot by proper regulation and consultation ensure that the railway will operate at an acceptable level of safety, I do not think fines are going to achieve a purpose. A fine is something that one pays, and the implication is that if you pay your fine, you have paid your debt to society and you go ahead and do the same thing again. Now, if you make the fines prohibitive, then you have economic effects and you also have the effect of the inspector saying he cannot do that, because it is too expensive to the railways. I supposed you could make analogies in other areas, that when you have to resort to fines, then something is wrong with the system. In my view, fines do not work. I do not think anybody solves a downtown parking problem by parking tickets, because many times people will park and gamble since paying a fine once a month works out better than paying for a parking lot. When you start getting into that idea, that is something our association thinks inherently is not the way to go. How high are you going to charge? Is there a deterrent there or is there not a deterrent there? I do not know. I suppose it is much the same as: are you going to solve crime by giving people 20 years for drunk driving, or not? It is a question of the punitive or the persuasive with sound governmental and enlightened regulation. It is just a question of principle and how you look at it. Our view is that you are not going to have a safe railway if you have to rely simply on monetary fines.

**Mr. Robichaud:** Well, I agree with you. If we have to impose fines, it is because somewhere along the way something went wrong, and something went very wrong in the process, the education or the concern of either the railway or the workers. However, you are saying that even after all of that, there is not much we can do, that we should back up, start over again and we should not impose fines; but how are you going to deter?

**Mr. Abbot:** It comes to a question of how you look at society, I suppose. I would say that the behavioral change with respect to smoking cigarettes—cigars should be included by the way, but they are not—has changed in society by changing behavior. To give another example, prohibition did not solve the alcohol problem in the United States. If one takes the example of penalty and prohibition with alcohol in the United States in the 1920s,

[Translation]

**Le président:** Non, non, ce n'est pas cela du tout.

**M. Abbot:** Bon. Si vous voulez une réponse, nous sommes contre l'alcootest, mais c'est. . .

**Le président:** Très bien.

**M. Clifford:** C'est ce que je voulais vous entendre dire. C'est tout ce que je voulais savoir.

**Mr. Robichaud:** Thank you, Mr. Chairman.

Quand M. Tobin vous a posé des questions au sujet des amendes, vous avez dit que ce n'était pas la solution, que sur le fond vous n'étiez pas d'accord avec le projet de loi. Pourriez-vous être un petit peu plus précis, s'il vous plaît? Que suggérez-vous et comment devrions-nous procéder?

**M. Abbot:** C'est une question de perspective. Si ni une réglementation et un régime de consultation approprié n'assurent une sécurité ferroviaire acceptable je ne pense pas que des amendes y changeront quoi que ce soit. Une amende c'est quelque chose que l'on paie et une fois cette amende payée, la dette à la société a été remboursée et on peut recommencer. Si les amendes sont astronomiques, elles ont des conséquences économiques et elles ont également pour conséquence d'inciter l'inspecteur à ne pas les imposer parce que c'est trop cher pour les chemins de fer. Je suppose qu'on peut faire d'autres analogies et que s'il faut des amendes c'est qu'il y a quelque chose qui ne marche pas. A mon avis, les amendes ne marchent pas. Je ne pense pas que les contraventions soient la solution à un problème de stationnement au centre-ville car beaucoup de gens préfèrent courir le risque de payer une amende par mois ce qui leur revient moins cher que de payer un stationnement. C'est le genre de raisonnement que notre association rejette formellement. À quel montant se montera l'amende? Est-ce ou n'est-ce pas dissuasif? Je ne sais pas. Je suppose que c'est la même chose que se demander si la solution à la criminalité c'est de donner 20 ans à ceux qui conduisent en état d'ébriété. Il faut se demander si on veut punir ou persuader en appliquant des règles justes et éclairées. C'est une simple question de principe et de perspective. Nous estimons qu'il n'y aura pas sécurité ferroviaire si elle repose uniquement sur des amendes.

**M. Robichaud:** Je suis d'accord avec vous. S'il faut imposer des amendes c'est parce que quelque part quelque chose est allé de travers, qu'en cours de route la compagnie ou les cheminots ont perdu quelque chose. Cependant, vous dites que même après tout cela, il n'y a pas grand-chose que nous puissions faire, que nous devrions revenir en arrière, repartir à zéro et ne pas imposer d'amende; où est la dissuasion?

**M. Abbot:** Je suppose que cela dépend de la perspective qu'on a de la société. Je dirais que le changement de comportement au sujet des cigarettes—à propos les cigares devraient être inclus mais ils ne le sont pas—a changé dans la société en changeant le comportement. Pour vous donner un autre exemple, la prohibition n'a pas résolu le problème d'alcoolisme des Américains. Si vous prenez l'exemple des sanctions et de la prohibition concernant

[Texte]

and the modern approach to breaking the habit of smoking cigarettes, the behavioral change through that type of method, without fines or punishment, has certainly changed the attitudes of the Canadian public vis-à-vis cigarettes, but prohibition did not change the attitude with respect to alcohol.

• 1040

I see we have not got to the chairman yet. He is still sucking on a stogie; but we will get to him.

**Mr. Robichaud:** I hope we do.

**The Chairman:** I have never smoked cigarettes.

**Mr. Robichaud:** I hope we do get to the chairman about cigars.

**The Chairman:** I agree.

**M. Robichaud:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Robichaud.

**Mr. Thacker:** Mr. Chairman, I just wanted to follow up with Mr. Abbot on clause 35, because I can see the point he is trying to make.

First of all, I think under clause 35.(1), we have to recognize that it is not all information that will be exempted from the doctor-patient privilege. It would only be such condition that is likely to constitute a threat to safe railway operations. So in that broad doctor-patient relationship, there is only a narrow band of conditions that he would be obliged—

**Mr. Abbot:** Yes.

**Mr. Thacker:** So I think we need to put it into context. I can see what you are saying in the sense that if a doctor reports a condition that he genuinely believes is a threat, under paragraph (3) the railway unilaterally then demotes somebody.

**Mr. Abbot:** Right.

**Mr. Thacker:** That employee would like to have the privilege to grieve and he wants in that process to have access to all the information.

**Mr. Abbot:** Right.

**Mr. Thacker:** Subclause (5) is saying that this information shall not be required in legal proceedings, which I think should cover a criminal action or a civil action. I think he would want that left in because without that information there really cannot be a legal proceedings, because it is privileged information.

**Mr. Abbot:** I am with you so far.

**Mr. Thacker:** I think you want leave that in the legal... and I think you would want to leave it there in terms of disciplinary hearings because you do not want

[Traduction]

l'alcool aux États-Unis dans les années 20, et l'approche moderne utilisée pour arrêter de fumer, le changement de comportement par ce type de méthode, sans amende ni sanction, a certainement changé l'attitude du public canadien par rapport aux cigarettes, mais la prohibition n'a pas changé les attitudes par rapport à l'alcool.

Je vois que nous n'avons pas encore convaincu le président. Il continue à têter son barreau de chaise, mais nous finirons par l'avoir.

**M. Robichaud:** Je l'espère.

**Le président:** Je n'ai jamais fumé de cigarette.

**M. Robichaud:** J'espère que nous arriverons à lui faire passer le goût du cigare.

**Le président:** Moi aussi.

**Mr. Robichaud:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Robichaud.

**M. Thacker:** Monsieur le président, je voudrais revenir avec M. Abbot sur l'article 35, car je crois voir où il veut en venir.

Premièrement, en ce qui concerne le paragraphe 35.(1), il faut bien voir que ce ne sont pas tous les renseignements qui seront exonérés du secret professionnel, mais uniquement ceux qui concernent une affection susceptible de nuire à la sécurité des chemins de fer. Ainsi donc, dans les relations entre médecins et patients, ce n'est qu'une toute petite frange d'affection qui ferait l'objet...

**M. Abbot:** Oui.

**M. Thacker:** Il faut donc bien replacer les choses en perspective. Je comprends ce que vous voulez, en ce sens que si un médecin déclare une affection dont il pense qu'elle constitue un danger, aux termes du paragraphes (3), la compagnie ferroviaire peut unilatéralement lui ôter ses fonctions.

**M. Abbot:** Oui.

**M. Thacker:** Cet employé pourrait déposer un grief et, pour cela, il aura besoin de disposer de tous les renseignements pertinents.

**M. Abbot:** Oui.

**M. Thacker:** Le paragraphe (5) précise que ces renseignements n'auront pas à être produits dans un procès, c'est-à-dire en cas de poursuites pénales ou civiles. Je pense qu'il faut conserver cette disposition, car, sans ces renseignements, il ne peut vraiment y avoir de poursuites en justice, puisque ce sont des renseignements confidentiels.

**M. Abbot:** Je vous suis jusque là.

**M. Thacker:** Il faut donc conserver cette protection en ce qui concerne les poursuites judiciaires... Je pense qu'il faut la conserver également en ce qui concerne les

[Text]

the railway to invoke a disciplinary hearing against somebody based on this information.

**Mr. Abbot:** Let me stop you there. Here is the point I am getting at. In other words, the person may well be demoted from his position. The only way we could get at the fact as to why he is demoted is through a grievance procedure. He comes to us and says he has been demoted. If he wishes to grieve that, it is a disciplinary hearing.

**Mr. Thacker:** Is that a disciplinary hearing, a grievance? I am not sure.

**Mr. Abbot:** Sure it is.

**Mr. Thacker:** It might be, or is it just...? A disciplinary hearing, I would think, would be for an act or breach of some operating rule, perhaps.

**Mr. Abbot:** Pursuant to our collective agreement, the only type of hearing we have is on a grievance with respect to a violation of the collective agreement. We would have to approach this on the basis that Mr. Nowlan here has been demoted. The employee comes to us and says he has been demoted. We ask if it was for just cause, which is the thing we would grieve it on. When we file our grievance on the basis of a violation of the agreement because the person has been demoted without cause—because we do not know why—the company comes back to us and says it is pursuant to subclause (3). Then we ask why, and they say under subclause (5) they cannot tell us.

**Mr. Thacker:** I would doubt it would be a disciplinary proceeding under the collective agreement. It does not seem to me that a medical condition would be the cause of a disciplinary proceeding. I am not sure you would want to...

May I just follow up my line of reasoning? You may be right, but I am not sure it would be a disciplinary hearing. However, it might be another proceeding. I have asked our officials to look at it because it may be that if we were to delete the words "or other proceedings", which would cover a grievance process, it would meet your need.

That information could go in and you would have a right to knock out or neutralize the doctor's evidence. Or perhaps the other way would be to put in another clause that would specifically state that a grievance proceeding, based on that medical information, not be privileged information. Then you could get at it. I see the point you are coming from and we will take a look at it for sure.

**Mr. Abbot:** I will just take a couple of minutes to explain. The only recourse we would have... The word "discipline" is in there. I think you are getting it confused with discipline. It may not be discipline. The company

[Translation]

mesures disciplinaires, car il ne faudrait pas que la compagnie puisse imposer des sanctions disciplinaires à quelqu'un en se fondant sur ces renseignements.

**M. Abbot:** Je dois vous arrêter là. Voilà exactement à quoi je veux en venir. En d'autres termes, cette personne pourrait faire l'objet d'une rétrogradation. Le seul moyen qu'il aurait de déterminer pourquoi, serait de déposer un grief. Dans ce cas, il y aura une procédure disciplinaire.

**M. Thacker:** Est-ce que le dépôt d'un grief entraîne automatiquement une procédure disciplinaire? Je n'en suis pas sûr.

**M. Abbot:** Si.

**M. Thacker:** Oui peut-être, ou bien ne serait-ce que...? Je suppose qu'une procédure disciplinaire interviendrait pour un acte quelconque, une infraction à une règle ou quelque chose de cette sorte.

**M. Abbot:** Selon notre convention collective, la seule audience possible concernerait un grief intéressant une infraction à la convention collective. Supposons que M. Nowlan, ici, ait fait l'objet d'une rétrogradation. L'employé vient nous voir et nous en fait part. Nous lui demandons quel en était le motif, et c'est sur la base de celui-ci que nous déposerions un grief. En déposant notre grief, invoquant une infraction à la convention collective, car la personne aurait été rétrogradée sans motif valable—car nous ne connaîtrions pas celui-ci, l'employeur nous répondrait que c'est conformément au paragraphe (3). Si nous demandons alors le motif précis, il pourrait nous répondre en vertu du paragraphe (5) qu'il ne peut pas nous le dire.

**M. Thacker:** Je doute qu'il s'agirait d'une procédure disciplinaire aux termes de la convention collective. Il ne me semble pas qu'une affection médicale pourrait être une cause de sanction disciplinaire. Je ne suis pas certain que vous voudriez...

Pourrais-je mener à terme mon raisonnement? Vous avez peut-être raison, mais je ne suis pas certain qu'il s'agirait d'une audience disciplinaire, mais plutôt une autre procédure quelconque. J'ai demandé à ce que l'on revoit cela, car si nous supprimions simplement les termes «ou autres procédures», lesquels couvriraient une procédure de grief, cela lèverait vos objections.

Les renseignements pourraient alors vous être communiqués, et vous pourriez ainsi contester ou infirmer le témoignage du médecin. Une autre façon de procéder serait peut-être d'insérer une disposition indiquant expressément que ces renseignements ne seraient pas confidentiels dans le cas d'une procédure de grief fondée sur ces données médicales. Je comprends bien votre position, et nous essaierons de vous donner satisfaction.

**M. Abbot:** Donnez-moi juste quelques minutes pour vous expliquer. Le seul recours que nous aurions... Le terme «disciplinaire» figure ici. Il ne faut pas confondre avec une sanction disciplinaire. La compagnie peut très

*[Texte]*

may well have done this for valid reasons. However, the only way we can get at it on behalf of the employee really is through the collective agreement. Through the collective agreement we have to file a grievance. The procedure for handling this would be exactly the same procedure as exists for handling anything else.

**Mr. Thacker:** It seems to me that without that information there could not be a legal proceeding and there could not be a discipline hearing, because the information would not be available to convict the person or to discipline him. That is why you want it left in: so the information cannot be used against him.

• 1045

**Mr. Abbot:** It already has.

**Mr. Thacker:** This says it cannot be used. If a doctor gives a report, it is just impossible for the railway to start a legal proceeding against the employee or to start a disciplinary hearing. What the railway can do is to change that person's job assignment. What you want is to be able to get at that medical evidence to neutralize it. With these words, "or other proceedings"—

**Mr. Angus:** A supplementary. Mr. Abbot, to make a change in a worker's status, they do not have to have a disciplinary hearing. Is that correct?

**Mr. Abbot:** That is correct.

**Mr. Angus:** They do not have to approach anybody to get permission to do it. They will just do it, based on the doctor's information.

**Mr. Abbot:** That is right. That is our problem.

**Mr. Thacker:** It is only in that set of circumstances that you want to be able to have the doctor's evidence admissible, so it can be challenged. That is why I think you have to look at those words, "or other proceedings", to include that type of process.

It is clear to me, Mr. Chairman.

**The Chairman:** He has been very clear on it. I must say I think there is a problem here. Perhaps Mr. Abbot will reflect on it too. But this is what will come later when we hear back from our officials and have our clause-by-clause debate.

**Mr. Thacker:** About rules, I think I heard Mr. Abbot say the railways could arbitrarily make rules and submit them to the Minister. But it is my understanding under subclause 20.(2) that the railway has to consult:

A railway company shall not file rules with the Minister under subsection (1) unless it has first

*[Traduction]*

bien avoir fait cela pour des raisons valables. Cependant, la seule façon que nous ayons de défendre l'employé est d'invoquer la convention collective. Or, aux termes de celle-ci, nous devons déposer un grief. La procédure de grief dans ce cas-ci serait exactement la même que pour n'importe quelle autre cause.

**M. Thacker:** Il me semble qu'en l'absence de ces renseignements, il ne peut pas y avoir de procédure judiciaire ni disciplinaire, car les données qui permettraient de condamner ou de sanctionner la personne seraient inexistantes. C'est pourquoi il faut laisser cette disposition intacte, afin que ces renseignements ne puissent être utilisés contre l'employé.

**M. Abbot:** Mais ils l'ont déjà été.

**M. Thacker:** Il est dit ici que ces renseignements ne peuvent être utilisés. Si un médecin fait une déclaration, il est tout simplement impossible pour la compagnie d'intenter une procédure judiciaire contre cet employé ou une procédure disciplinaire. Tout ce qu'elle peut faire, c'est changer l'intéressé d'affectation. Ce que vous demandez, c'est de pouvoir obtenir les renseignements médicaux afin de les contester. Avec ces termes «ou autres procédures»...

**M. Angus:** Question supplémentaire. Monsieur Abbot, pour modifier l'affectation d'un employé, il n'est pas nécessaire d'ouvrir une procédure disciplinaire, n'est-ce pas?

**M. Abbot:** Non.

**M. Angus:** La compagnie n'a pas besoin de l'autorisation de qui que ce soit. Elle change simplement son affectation, en se fondant sur la déclaration du médecin.

**M. Abbot:** C'est juste. C'est là le problème.

**M. Thacker:** C'est uniquement dans cette circonstance que vous souhaitez avoir accès aux renseignements médicaux, afin de pouvoir les contester. C'est pourquoi je pense qu'il faut revoir ces termes «ou autres procédures», afin d'y englober ce type-là.

Cela me paraît clair, monsieur le président.

**Le président:** Il nous l'a expliqué très clairement. Je dois dire que je vois effectivement là un problème. Peut-être M. Abbot y réfléchira-t-il, lui aussi, mais nous devons revoir cela plus tard lorsque nous aurons eu l'avis de nos conseillers et que nous en serons à l'étude article par article.

**M. Thacker:** En ce qui concerne les règles, je crois avoir entendu M. Abbot dire que les compagnies ferroviaires pourraient édicter arbitrairement des règles et les soumettre au ministre. Mais je crois savoir que la compagnie doit procéder à une concertation préalable aux termes du paragraphe 20.(2):

La compagnie ne peut procéder au dépôt qu'après avoir donné aux organisations intéressées susceptibles

## [Text]

afforded a reasonable opportunity to each relevant association or organization that is likely to be affected by the implementation of those rules to consult with it concerning those rules.

Is that subclause not strong enough for you?

**Mr. Abbot:** No, it is not strong enough. Without being cynical, we have a lot of experience with consultations. We have them all the time. Consultation sometimes just means we will let you know ahead of time what we are going to do.

**Mr. Thacker:** What would be an alternate process, then?

**Mr. Abbot:** One of the alternate processes would be through the mechanisms of the Railway Safety Advisory Committee, if it existed or were maintained. This is the consultation we have had heretofore.

**Mr. Reid:** Mr. Abbot, a good deal of emphasis was placed in your brief on the offences clause. The phraseology known to the lawyers around this committee, at any rate, is "double jeopardy"; and no one of us really wants to place any person in double jeopardy. But when you are talking about double jeopardy under this brief, are you really referring to offences under the proposed act, and then the railway company taking employer-employee proceedings in addition to that?

**Mr. Abbot:** Yes.

**Mr. Reid:** How do you see that happening? If an employee is charged under the provisions of the proposed act and convicted and penalized under the provisions of the proposed act, do you see the railroad taking a similar proceeding under the same offence?

**Mr. Abbot:** Let me rephrase that this way. As I would understand it, in many cases in the past—I do not know what the arbitral position would be on this right now; I have been long gone from that—many railway workers have lost their jobs by simply being convicted of a criminal offence having nothing to do with their employment. They were fired simply because of the conviction.

**Mr. Reid:** I almost put that part in the first question, so you could answer the whole thing in full. But I wanted to be clear, to narrow the premises of the question in the aspect of your submission on double jeopardy, whether there was any practical possibility of the railways' taking action after conviction under the terms of the proposed act.

**Mr. Abbot:** I do not know, sir. Let me give you an example at this time. If you are found stealing from Canadian Pacific or Canadian National, they do two things: First, they fire you, and I have no problem with that; then they call in the RCMP and charge you with a criminal offence.

## [Translation]

d'être touchées par la mise en oeuvre des règles la possibilité de lui faire part de leurs observations à cet égard.

Est-ce que cela ne vous suffit pas?

**M. Abbot:** Non, cela ne suffit pas. Sans vouloir faire preuve de cynisme, nous avons une longue expérience des consultations, car il s'en tient sans cesse. La consultation, parfois, signifie simplement que l'on vous informe au préalable de ce que l'on va faire.

**M. Thacker:** Que proposez-vous alors?

**M. Abbot:** Une autre possibilité serait de passer par l'intermédiaire du Comité consultatif de la sécurité des chemins de fer, s'il existait ou s'il était maintenu. C'est ainsi que cela se faisait auparavant.

**M. Reid:** Monsieur Abbot, vous avez beaucoup parlé dans votre mémoire de la définition des infractions. La notion que les juristes autour de cette table connaissent est celle de «double sanction», et nul d'entre nous ne veut placer quiconque dans une telle situation. Mais lorsque vous parlez de double sanction dans votre mémoire, parlez-vous vraiment des infractions à ce projet de loi, des sanctions disciplinaires imposées par l'employeur, s'ajoutant à celles prévues ici?

**M. Abbot:** Oui.

**M. Reid:** Comment cela serait-il possible? Si un employé est condamné aux termes de ce projet de loi, pensez-vous que la compagnie infligerait en sus des sanctions pour la même infraction?

**M. Abbot:** Permettez-moi de reformuler cela. De la façon dont je vois les choses, il est arrivé très souvent par le passé—et je ne sais pas quel serait le jugement arbitral là-dessus aujourd'hui, cela fait longtemps que je n'ai pas eu à m'en occuper—les employés des chemins de fer ont perdu leur emploi simplement parce qu'ils étaient condamnés pour une infraction criminelle qui n'avait rien à voir avec leur travail. La condamnation a suffi à les faire renvoyer.

**M. Reid:** J'ai failli inclure cela dans la première question, afin que vous donniez une réponse globale. Mais je voulais limiter la question à l'aspect double sanction dont vous parlez dans votre mémoire, à savoir s'il existe la possibilité pratique que l'employeur inflige des sanctions en sus d'une condamnation judiciaire.

**M. Abbot:** Je ne sais pas, monsieur. Prenons un exemple. Si vous êtes pris à voler au détriment du Canadien Pacifique ou de Canadien National, il se passe deux choses: premièrement, on vous met à la porte, et je n'ai rien contre cela; ensuite, on fait venir la GRC, qui vous inculpe pour infraction criminelle.

[Texte]

[Traduction]

• 1050

**Mr. Reid:** You have made a strong point that a fine or imprisonment is not applicable to an employee convicted under the provisions of the bill. You think that it does not get down to the root cause, or that it does not create the social benefit to correct a wrong that might have been remedied in the first place. Should we consider placing more of these offences under the Criminal Code, so that they would carry with them a criminal record thereafter?

**Mr. Abbot:** No.

**Mr. Reid:** What is your recommendation on penalties to employees who have breached either the provisions of this pact or the provisions of employer-employee relations that are already established in the operation of railways?

**Mr. Abbot:** Our railways have the highest safety record in North America, and we have done that with regulations. We have done that with employer-employee disciplines, and all of that has worked without involvement of the Criminal Code. So why should we go to the Criminal Code when what we now have works? There is an old saying: If something works, do not play with it.

**Mr. Reid:** Are you really saying that the safety provisions—which always have to be updated—should be altered by way of regulation and not legislation?

**Mr. Abbot:** I think the thrust of this bill is a mixture of broad statutory provisions, broad regulations, and the views of the railways. We have a problem with that. We have always had the regulation of Canadian railways, and I think we always will. We have to get regulations that permit the railways to introduce the technology required and maintain a proper level of safety.

The previous National Transportation Act and the Railway Act, following the McPherson inquiries in the 1960s, were wrong and outdated. There was absolutely no need for regulators to go and inspect a bridge that the railway built. Railways can build bridges. They have the best people in the world to build bridges. Let them build their bridge and give an affidavit. We have no real problem with that kind of deregulation.

However, the day-to-day safety of operation has changed. What will cross these bridges and viaducts and various things is a completely different question. You have to keep updating the process, but you will always have to have regulation, the best method being a quasi-judicial body with mechanisms to update facts. We are not opposed to keeping technology and regulations updated. That aspect of deregulation is acceptable.

**Mr. Reid:** In terms of drug and alcohol abuse, under the existing operational system, we have a Rule G. Are you saying Rule G is as effective as we can make it? Is it

**M. Reid:** Vous avez fait valoir fortement qu'il n'y a pas lieu d'imposer une amende ou une peine de prison à un employé condamné en vertu de ce projet de loi. Vous dites que cela ne remédierait pas à la racine du mal, que cela n'apporterait aucun avantage social. Faudrait-il envisager d'inscrire un plus grand nombre de ces infractions dans le Code criminel, afin qu'elles donnent lieu à un casier judiciaire ensuite?

**M. Abbot:** Non.

**M. Reid:** Que recommandez-vous comme peine à l'encontre des employés qui enfreignent cette loi ou les règles des compagnies ferroviaires?

**M. Abbot:** Nos chemins de fer sont les plus sûrs d'Amérique du Nord, et il a suffi pour cela d'appliquer les règlements, des sanctions disciplinaires, sans intervention du Code criminel. Pourquoi criminaliser ces actes, alors que les méthodes actuelles donnent de bons résultats? N'oublions pas le vieux dicton: Il ne faut pas toucher à ce qui fonctionne bien.

**M. Reid:** Vous considérez donc que les dispositions relatives à la sécurité—qu'il faut toujours remettre à jour—devraient être modifiées par voie réglementaire et non par une loi?

**M. Abbot:** Je pense que ce projet de loi mélange des dispositions statutaires très larges et les vues des compagnies ferroviaires. Cela, nous le contestons. Les chemins de fer canadiens ont toujours été réglementés, et je pense qu'ils le seront toujours. Il faut des règlements qui permettent aux chemins de fer d'introduire les technologies nouvelles requises et d'assurer un niveau de sécurité adéquate.

La précédente Loi nationale sur les transports et la Loi sur les chemins de fer, après les enquêtes McPherson dans les années 1960, sont apparues désuètes et mal faites. Il ne s'imposait absolument pas que le réglementateur aille inspecter un pont construit par un chemin de fer. Les compagnies ferroviaires savent construire les ponts. Elles possèdent les meilleurs ingénieurs au monde pour cela. Qu'on les laisse construire leurs ponts et qu'elles le déclarent conforme. Nous n'avons aucune objection contre ce genre de déréglementation.

Cependant, les modes d'exploitation pratiques ont changé. Ce qui va circuler sur ces ponts et viaducs, c'est un problème entièrement différent. Il faudra toujours remettre à jour les règlements, mais on ne pourra s'en passer, et la meilleure méthode pour cela est un organisme parajudiciaire possédant les moyens de se tenir au courant des techniques. Nous ne sommes pas opposés à la modernisation des techniques et des règlements. Cet aspect de la déréglementation est acceptable.

**M. Reid:** En ce qui concerne les abus de drogues et d'alcool, il existe aujourd'hui la règle G. Dites-vous que celle-ci possède déjà une efficacité optimale? Suffisent-

[Text]

good enough or are the provisions in the act in some way beneficial? If changes or amendments were made to the present legislative provisions in this act, could they be made more beneficial?

• 1055

**Mr. Abbot:** Rule G is not going to change. It has been there for many years and will still be there. Perhaps people get side-tracked on this aspect. The only thing being added to Rule G at this time covers narcotics or substance abuse. It simply says, and has for many years, that any employee in possession of or under the influence of alcohol or narcotics, etc. It has always been there.

The railways have been able to adequately handle the alcohol aspect of it for many years. AEAP programs are the way to go on the prevention arm and are new things coming into being. This legislation is not changing Rule G. The problem is that alcohol has been quite easy to recognize as an impairment because of the symptoms, but impairment by drugs or other substances cannot be seen.

So far as railway workers are concerned, this is just a regulation in an act so the railways can get at the narcotic aspect of it. In no way is it changing how they will operate in terms of alcohol because there is no testing for alcohol other than what they do now.

**Mr. Reid:** You support the thrust of the bill with a view to taking out of operation, by whatever way practical or efficient, a person impaired either by drugs or alcohol.

**Mr. Abbot:** As the task force committee says, the railway union's position always has been to operate a safe railway. If it means we have to do these things with built in protections, we can accept the proper types of tests and the proper people doing them. We cannot have impaired people threatening the public and employee safety of Canada.

**The Chairman:** I understand your point about criminal proceedings against the employee, but I am very interested in pages 15 and 16 where you get to the definitions of locomotive and crew. I think you raise an interesting point in terms of the definition in subclause 54.(2) on page 15. It is a convoluted definition. The word "locomotive" does not apply and is something incapable of independent motion. Perhaps when you or the the officials come back, we will get further elaboration on that.

**Mr. Abbot,** I come to your next suggestion on page 16 regarding railway equipment. It is a new paragraph and it begins:

means, in respect of railway equipment, to participate. . .

[Translation]

elles ou bien les dispositions de la loi apportent-elles quelque chose? Est-il possible d'améliorer les choses en modifiant les dispositions législatives actuelles?

**M. Abbot:** La règle G ne va pas changer. Cela fait des années qu'elle existe, et elle sera maintenue. Les gens ne la comprennent peut-être pas très bien. La seule chose que l'on ajoute à la règle G, ce sont les narcotiques ou les drogues. La règle dit tout simplement, et ce depuis des années, que tout employé pris en possession ou sous l'influence de boissons alcoolisées ou de narcotiques, etc. Cela a toujours existé.

Les chemins de fer ont pu très bien contrôler l'ébriété pendant de nombreuses années. Les programmes d'éducation sont bons sur le plan de la prévention, et c'est quelque chose de nouveau qui émerge en ce moment. Ce projet de loi ne va pas changer la règle G. Le problème, c'est que l'ébriété est relativement facile à détecter à cause de ses symptômes, alors que tel n'est pas le cas des drogues ou d'autres substances.

Du point de vue des employés des chemins de fer, ceci n'est qu'un règlement présenté sous forme de loi, qui permet à l'employeur de réprimer également l'usage de drogues. Cela ne changera rien pour ce qui est de l'alcool, car il n'y aura pas de tests médicaux nouveaux, en sus de ceux qui sont déjà pratiqués.

**M. Reid:** Vous êtes en faveur de l'objectif poursuivi par le projet de loi, à savoir écarter de son poste, par le moyen le plus pratique ou le plus efficace, toute personne que la drogue ou l'alcool empêche de fonctionner de façon sûre.

**M. Abbot:** Ainsi que l'a dit le groupe de travail, la position des syndicats ferroviaires a toujours été qu'il faut assurer la sécurité des chemins de fer. Si cela signifie qu'il faut procéder à ces examens, avec les garanties requises, nous sommes d'accord. On ne peut pas laisser des gens qui ne jouissent pas de toutes leurs facultés mettre en danger la sécurité du public et des employés.

**Le président:** Je comprends votre argumentation en ce qui concerne les poursuites pénales contre l'employé, mais je m'intéresse beaucoup aux pages 15 et 16 de votre mémoire, où vous parlez de la définition de la locomotive et de l'équipage. Vous dites des choses intéressantes sur la définition du paragraphe 54.(2), page 45. C'est une définition très alambiquée. Le mot «locomotive» n'y figure pas, et il est simplement question de déplacements autonomes. Nous aurons peut-être d'autres explications là-dessus lorsque les fonctionnaires ou vous-même reviendrez.

Monsieur Abbot, j'en viens maintenant à votre suggestion suivante, page 16, concernant le matériel ferroviaire. C'est un paragraphe nouveau qui commence ainsi:

signifie, s'agissant de matériel ferroviaire, participer. . .

[Texte]

and it several categories, including a member of the crew or a person who by remote control. . .

You raise a question about remote control. You say it is so wide that it could be construed to include the members of the crew of a passenger train who are responsible for serving meals and making beds.

Are you serious about advancing that? You see what it does. When I read it in layman's language—you have the experience professionally from the railway's point of view—frankly I think it is a rather extreme interpretation. The qualifier is not a passenger train crew member who is serving meals or making beds; it is the person in direct control of the motion of the equipment. I wonder how you can rationalize interpreting the paragraph so it includes someone serving meals or making beds.

**Mr. Abbot:** I have a problem with the words of clause 3. Can you tell me what it encompasses?

**The Chairman:** It is already in the old act; the same thing is there now.

• 1100

The thing is that whatever it means, it is in relation to someone in the direct control of its motion. There may be an honest difference here but when you read that, I think it is pretty clear that it has to do with motion. Therefore, your waiter in the dining room and your man making the beds does not have much to do with the direct control of its motion.

**Mr. Abbot:** I have a problem with where it says "other than a member or person described in subparagraphs (i) and (ii)". Obviously you are relying on what is already described in subparagraphs (i) and (ii) specifying motion and crews. I am looking at the catch-all of effect of subparagraph (iii).

**The Chairman:** I must say that it is a little convoluted but it still goes back to the very premise of the clause, which deals with somebody in the direct control of its motion.

**Mr. Abbot:** All I say, Mr. Chairman, is that if we are having problem with it here, just imagine what a judge would have with it.

**The Chairman:** I do not think he would have any problem with it at all—

**Mr. Abbot:** Would they not?

**The Chairman:** —in terms of not including the waiter or the steward.

**Mr. Abbot:** I gather it would depend which government appointed the judge.

**The Chairman:** No, I would doubt it would have any effect at all in that case. It rarely has anyway, Mr. Abbot. As I say, when I read that and I start to wonder what . . . what else in this brief. . . ? I have to exaggerate sometimes to make a point. You have made some good points here today. When I read that . . . and you know yourself in

[Traduction]

et on y prévoit plusieurs catégories, notamment un membre de l'équipage ou une personne qui, par télécommande, . . .

Vous parlez de télécommande. Vous dites que c'est un terme tellement flou qu'il pourrait englober les membres de l'équipage d'un train de voyageurs qui auraient pour fonction de servir les repas et de faire les lits.

Dites-vous cela sérieusement? Vous voyez bien ce qui est écrit. Si je lis cela, avec des yeux de profane—alors que vous-même avez une expérience de professionnel—je trouve votre interprétation vraiment extrême. Il ne s'agit pas du tout des membres de l'équipage qui servent les repas ou font les lits, mais uniquement des personnes qui ont directement la haute main sur le mouvement du matériel. Comment pouvez-vous interpréter ce paragraphe de cette façon?

**M. Abbot:** J'ai un problème avec le libellé de l'article 3. Pouvez-vous me dire ce qu'il signifie?

**Le président:** C'est déjà dans l'ancienne loi; on ne fait que reprendre le même texte ici.

Quelle que soit la signification, il s'agit de quelqu'un qui contrôle directement le déplacement. Il y a peut-être une divergence d'opinions sincères ici, mais en relisant ce texte, il me paraît très clair qu'il s'agit du déplacement. Je ne vois pas en quoi le serveur du wagon-restaurant ou du wagon-lit influencerait directement le déplacement.

**M. Abbot:** Ce qui me gêne, c'est le passage de «à titre de cheminot ou de substitut de celui-ci au moyen de contrôle à distance». Dans la version anglaise, on renvoie aux alinéas (i) et (ii) et je m'inquiète du caractère général de l'alinéa (iii).

**Le président:** Je dois dire que c'est un peu alambiqué, mais il est quand même clair qu'il s'agit de quelqu'un qui participe à la direction immédiate du déplacement.

**M. Abbot:** Tout ce que je puis dire, monsieur le président, c'est que si ce n'est pas clair pour nous, mettez-vous un peu à la place d'un juge.

**Le président:** Je ne pense pas qu'il aurait de difficulté du tout. . .

**M. Abbot:** Non?

**Le président:** . . . à voir que cela n'englobe pas le serveur ou le steward.

**M. Abbot:** Je suppose que cela dépendrait du gouvernement qui nomme le juge.

**Le président:** Non, je doute beaucoup que cela ait quoi que ce soit à voir. C'est rarement le cas, de toute façon, monsieur Abbot. Comme je l'ai dit, lorsque je lis cela, je suis obligé de me demander quelles autres exagérations peut contenir votre mémoire? C'est vrai qu'il faut parfois exagérer un peu pour faire passer une idée. Vous en avez

[Text]

your heart of hearts that you have gone a little far on that little clause. It is not one of your basic points.

**Mr. Abbot:** The more you come before these committees, Mr. Chairman, you learn the process of Parliament, do you not?

**The Chairman:** We all do. We have Mr. Bennett but I guess he does agree in his brief, which we have before us also; he agrees with the substance of all that Mr. Abbot has said at his brief.

I see Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Just to follow up on what you have just started here, regarding clause 55, Mr. Abbot, you talk about subparagraph (ii), which reads:

as a person who, by remote control, acts in lieu of such crew, or there is no technology and you are baffled by that one.

Is there any chance that maybe they are thinking about the train dispatcher and the fellow who operates signal systems, who is in effect controlling a train remotely? Am I interpreting it correctly?

**Mr. Abbot:** You are in the right direction, Mr. Benjamin, with due respect. The only possible implication of that could be the last ultimate stage of the new concept of advanced train control; you would have one man sitting there in much the same concept as a train set.

**Mr. Benjamin:** That is the next stage and I suppose subparagraph (ii) is to cover whatever is currently done remotely by control and also envisages what may happen down the road in remote control.

I think I agree with you, Mr. Chairman. Subparagraph (iii) says:

as other than a member or person described in subparagraphs (i) and (ii), and

I take that to mean anyone and everyone—

**Mr. Abbot:** That is my view.

**Mr. Benjamin:** —on duty on the train, no matter what their position. I do not know why that subparagraph is even needed.

**Mr. Thacker:** I presume to the engineers.

**Mr. Benjamin:** Then we should say so.

**Mr. Thacker:** Go forward, go back.

**Mr. Benjamin:** It should say so.

**Mr. Thacker:** I agree.

**Mr. Benjamin:** Signal men, switch tenders—

**Mr. Abbot:** If you were right, you disagree with the chairman's point-of-view because he said that it ties specifically to the crew, and that person would not be a member of the crew.

[Translation]

lancé d'excellentes aujourd'hui. Lorsque je lis cela... Vous-même devez bien voir, au fond de votre coeur, que vous avez un peu exagéré là-dessus. Ce n'est pas ce que vous avez écrit de mieux.

**M. Abbot:** Plus on comparait à ces comités, monsieur le président, et plus on en apprend sur le fonctionnement du Parlement, ne croyez-vous pas?

**Le président:** Nous en sommes tous là. Nous avons M. Bennett ici, mais je pense qu'il est généralement d'accord avec tout ce que dit M. Abbot dans son mémoire.

Monsieur Benjamin, voulez-vous poser une question?

**M. Benjamin:** Pour rester sur le même sujet, l'article 55, vous parlez du paragraphe b), où il est question du contrôle à distance.

Or, il n'existe nulle technologie de ce genre, et ce libellé vous laisse perplexe.

Se pourrait-il que le législateur songe ici à l'opérateur des aiguillages, qui contrôle en quelque sorte le train à distance? Est-ce que je me trompe?

**M. Abbot:** Je pense que vous êtes sur la bonne voie, monsieur Benjamin. La seule autre possibilité serait le stade le plus poussé du nouveau concept de contrôle avancé des trains, où l'on aurait un opérateur qui manipulerait des commandes, un peu comme quelqu'un qui fait marcher des trains en modèle réduit.

**M. Benjamin:** C'est la phase suivante, et je suppose que ce paragraphe veut couvrir ce qui se fait déjà, au point de vue du contrôle à distance, mais aussi tout ce qui pourrait se faire à l'avenir.

Je pense que je suis d'accord avec vous, monsieur le président. Dans le texte anglais, l'alinéa (iii) dit:

As other than a member or person described in subparagraphs (i) and (ii), and

Pour moi, cela signifie quiconque. . .

**M. Abbot:** C'est ce que je pense aussi.

**M. Benjamin:** . . . étant en service à bord du train, en quelque capacité que ce soit. Je ne vois pas ce que cet alinéa vient faire ici.

**M. Thacker:** Je suppose qu'il s'agit du conducteur.

**M. Benjamin:** Alors il faut le dire.

**M. Thacker:** Ceux qui font marcher le train.

**M. Benjamin:** Alors il faut le dire.

**M. Thacker:** Je suis d'accord.

**M. Benjamin:** Les aiguilleurs, les opérateurs de signaux. . .

**M. Abbot:** Si c'est cela que vous pensez, vous êtes en désaccord avec le président, qui pense que cela concerne expressément les cheminots et que les opérateurs de signaux ne sont pas des cheminots.

[*Texte*]

**Mr. Thacker:** Yes, but he would be in direct control of the motion.

**The Chairman:** I do not know; just on this, Mr. Benjamin, I may have overextended. I said that subparagraph (iii), which does leave a wide interpretation open, is pretty basic in these types of statutes to bring everyone in. As long as you are in the direct control of its motion. . . I said it was in the old bill, but I do not think it is, because there is a totally different definition. However, it would include a situation of a person who was not on the crew, and that is sort of a catch-all thing. Suppose you had one of the old train robbers in days of old.

**Mr. Benjamin:** Jessie James.

**The Chairman:** Let us say Mr. Benjamin got on the train, and he was not a passenger agent in Ecom Secom, Saskatchewan, but he got the control of the locomotive. Well, this clause would catch him, even though he was not a member of the crew.

**Mr. Abbot:** If anything could catch Mr. Benjamin, I have not seen it written down yet.

• 1105

**The Chairman:** This clause would catch him, even though he was not a member of the crew. However, that is—

**Mr. Abbot:** It would be better if they could catch Mr. Benjamin. I have not seen it written down yet.

**Some hon. members:** Oh, oh!

**Mr. Benjamin:** As a non-lawyer, I think if it means that they want to get people who might be controlling switches, signal systems, flagging or whatever, they should damned well say so.

**The Chairman:** Hijackers—

**Mr. Benjamin:** Well, there are other sections of the Criminal Code that apply in those instances. That covers everybody and anybody.

**The Chairman:** No, it does not. It is has to be qualified by the premise “in direct control of the motion of the train”, Mr. Benjamin. You know that as well as I do. I would hate to buy a ticket from you, if you did not.

**Mr. Angus:** A ticket to Australia?

**Mr. Benjamin:** The historical examples show that where an employee was violating a rule or was conducting an unsafe practice, the normal company disciplinary measures were taking place. The opportunity for grievance was there and that internal proceeding went on—for example, in the case of the Southesk wreck, in the case of Canoe River, and several examples like that. Above and beyond, outside of that territory, under items that were in the Criminal Code of the day, the Attorney General of the province chose to lay charges of manslaughter in both instances, which were subsequently reduced to criminal negligence.

[*Traduction*]

**M. Thacker:** Oui, mais ils dirigent immédiatement le déplacement.

**Le président:** Je ne sais pas, je suis peut-être allé un peu trop loin, à ce sujet, monsieur Benjamin. J'ai dit que l'alinéa (iii), qui prête beaucoup à interprétation, est un type que l'on retrouve très souvent dans ce genre de loi. Quiconque dirige immédiatement le déplacement. . . J'ai dit que c'était dans l'ancienne loi, mais en fait, je ne le pense pas, car la définition y est totalement différente. Cependant, cela englobe une personne qui serait le substitut du cheminot, supposons un bandit qui attaquerait le train comme dans l'ancien temps.

**M. Benjamin:** Jessie James.

**Le président:** Supposons que M. Benjamin monte à bord du train, et c'est comme en Saskatchewan et qu'il prenne la direction de la locomotive. Eh bien, avec cette définition, la disposition s'appliquerait à lui, bien qu'il ne ferait pas partie de l'équipage.

**M. Abbot:** Celui qui peut attraper M. Benjamin n'est pas encore né.

**Le président:** Cette clause s'appliquerait à lui, même s'il n'était pas membre de l'équipage. Toutefois, c'est. . .

**M. Abbot:** Il serait préférable que cela s'applique à M. Benjamin. Je n'ai pas encore vu cela par écrit.

**Des voix:** Oh, oh!

**M. Benjamin:** Je ne suis pas avocat, mais je crois que cela veut dire que s'il vise les gens qui contrôlent les aiguillages, les systèmes de signalisation ou autre chose de ce genre, il serait préférable de le dire.

**Le président:** Les auteurs de détournements. . .

**M. Benjamin:** Dans ce cas, il y a d'autres articles du Code criminel qui s'appliquent. Cela couvre tout le monde.

**Le président:** Non, pas du tout. Il faut préciser en contrôle direct du mouvement du train, monsieur Benjamin. Vous savez cela aussi bien que moi. Je ne voudrais pas vous acheter un billet, si vous ne le saviez pas.

**M. Angus:** Un billet pour l'Australie?

**M. Benjamin:** L'histoire montre que chaque fois qu'un employé a enfreint une règle ou a utilisé des pratiques dangereuses, les mesures disciplinaires normales de la compagnie s'appliquaient. Il y avait possibilité de grief, et cette procédure interne jouait de l'avant—par exemple, dans le cas de l'accident de Southesk, dans le cas de Canoe River et dans plusieurs autres cas. En outre, en vertu du Code criminel d'alors, le procureur général de la province a choisi de porter des accusations d'homicide involontaire dans les deux cas, accusations qui ont par la suite été réduites à la négligence criminelle.

*[Text]*

There was nothing in the Criminal Code that specified trains, and there was nothing in the Railway Act or the National Transportation Act of that day. This bill now makes it almost obligatory. If you break any rule, you are subject to being charged. It almost makes it mandatory on the Attorney General of the province or the Crown prosecutor to lay charges, does it not?

**Mr. Abbot:** That is our view, Mr. Benjamin. In other words, that is exactly how we see it. Prior to putting in a rail safety act and allowing in the Criminal Code, you always had the Attorney General of a province or whoever it might be under certain circumstances institute criminal proceedings against the railway worker. You gave examples of where that did take place. It is just simply that we do not think in employer-employee relations, under a rail safety piece of legislation... We have not had it before; we see no reason to have it now.

**Mr. Benjamin:** In other words, it should not be up to a railway officer or supervisor to be able to say to an employee that he has broken this rule and that they are going to have charges laid against him under the Criminal Code. That should be entirely up to the discretion of the Attorney General of the province and the appropriate Crown prosecutor.

**Mr. Abbot:** That is our position, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** I agree.

**Mr. Abbot,** let us go back to the matter of the confidentiality of medical information. I take it that it is your view there is nothing in the bill that makes it mandatory for the physician, either the employee's personal physician or a medical officer so designated by the company, to give the employee the medical records or the report of that medical officer or that private doctor.

**Mr. Abbot:** That is correct, Mr. Benjamin. That is how we see these clauses of the bill. After the doctor discovers something after the employee discloses he is in a rail-safety-related position, the doctor could well—I am not saying he would do this, but there is no stipulation—see something that in his judgment would impinge upon rail safety. He could then report it to the chief of medical services. The chief of medical services could act on that information, and that information is completely privileged for any other purpose, including the employee.

**Mr. Benjamin:** Well, I agree with you and I hope we can get the government to either make or accept an amendment that makes it—the first person who should know about this is the employee himself, before anybody else does.

Now, as I recall, when we were dealing with another item of legislation, the Canadian Air Line Pilots' Association, suggested—and I do not remember, Mr.

*[Translation]*

A l'époque, il n'y avait rien dans le Code criminel qui mentionnait expressément les trains, et il n'y avait rien dans la Loi sur les chemins de fer ni la Loi nationale sur les transports. Ce projet de loi en fait maintenant presque une obligation. Si vous enfreignez une règle, vous risquez d'être accusé. Le projet de loi oblige presque le procureur général de la province ou le procureur de la Couronne à porter des accusations, n'est-ce pas?

**M. Abbot:** C'est notre avis, monsieur Benjamin. En d'autres termes, c'est exactement ainsi que nous voyons la chose. Avant qu'il n'y ait une Loi sur la sécurité ferroviaire et avant que cela soit mentionné dans le Code criminel, le procureur général de la province ou quelqu'un d'autre pouvait toujours, dans certaines circonstances, intenter des poursuites criminelles contre le travailleur des chemins de fer. Vous en avez donné des exemples. C'est tout simplement que nous n'estimons pas que dans les relations employeurs-employés, en vertu d'un texte législatif sur la sécurité ferroviaire... Nous n'avons jamais eu cela auparavant, nous ne voyons pas de raison de l'avoir maintenant.

**M. Benjamin:** En d'autres termes, ce ne devrait pas être à un fonctionnaire ou à un surveillant du chemin de fer de dire à l'employé qu'il a enfreint telle règle et que des accusations seront portées contre lui en vertu du Code criminel. Cela devrait être laissé totalement à la discrétion du procureur général de la province et du procureur de la Couronne.

**M. Abbot:** C'est notre position, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Je suis d'accord.

Monsieur Abbot revenons à la question de la confidentialité des renseignements médicaux. Si je comprends bien, vous estimez que rien dans le projet de loi n'oblige le médecin, soit le médecin personnel de l'employé, soit le médecin désigné par la compagnie, à donner à l'employé les dossiers médicaux ou son rapport.

**M. Abbot:** C'est exact, monsieur Benjamin. C'est ainsi que nous interprétons ces articles du projet de loi. Si le médecin découvre quelque chose après que l'employé a révélé que son poste touche à la sécurité ferroviaire, le médecin pourrait bien—je ne dis pas qu'il le ferait, mais il n'y a aucune disposition—il pourrait bien constater quelque chose qui, à son jugement, pourrait influencer la sécurité ferroviaire. Il pourrait alors en faire rapport au chef des services médicaux. Celui-ci agirait d'après ce renseignement, et ce renseignement est entièrement soumis au secret pour toute autre fin, y compris vis-à-vis de l'employé.

**M. Benjamin:** Eh bien, je suis d'accord avec vous et j'espère que nous pourrions amener le gouvernement à déposer ou à accepter un amendement prévoyant que l'employé doit être informé avant quiconque.

Si ma mémoire est bonne, à propos d'un autre projet de loi, l'Association canadienne des pilotes de ligne a suggéré—et je ne me souviens pas, monsieur le président,

## [Texte]

Chairman, whether or not we actually did it—that the onus be put on the employee, so to speak, to turn himself in. His doctor or the company's medical officer gave him the results of all his examinations and told him that he had a certain number of days to report this to the company, and that if he failed to report it, the medical officer would do so himself. Is that sort of idea of any value, do you think?

• 1110

**Mr. Abbot:** The whole purpose of the bill, as we understand it, is to ensure that, within a reasonable period of time, a medical condition is brought to the attention of the railway company, which can take action to preserve the public safety. As long as that is done, the intention of the bill is met. This seems to meet our objection that the employee is given the information. The concept of having him report it first, I can accept. It sounds fair, and you are still protecting public safety, by putting the onus on the doctor to report the situation if the employee does not. We have no problem with that.

**Mr. Benjamin:** I hope the government will make or accept some amendments to that effect. Mr. Abbot, do you think we should have any kind of a provision—

**The Chairman:** Some of this is Mr. Abbot's interpretation and your agreement with them, but they have already been questioned as to whether that is an extension of this act. Anyway, we will be coming to that when we get into clause by clause.

**Mr. Angus:** Under clause 35, the medical information, I do not see any appeal mechanism there. I have had dealings with the Aviation Safety Act, taking an appeal on behalf of a constituent who disputed the validity of the information. I can see, for example, an engineer who comes down with diabetes. It is a treatable ailment, but his doctor could be required to inform the company that he has diabetes.

You could have a situation where an uninformed employer would automatically assume that this person was no longer capable, even though the ailment is not only treatable but has been treated. Should we have some kind of mechanism in here, regardless of what Mr. Benjamin suggested in terms of the process of information being submitted, to ensure that an employee is not unfairly removed from his occupation because of either a medical report that is in error or an interpretation of an employer?

**Mr. Abbot:** We can accept that. Any time you are going to infringe upon a historic right, in order to balance off a higher collective right, the only thing you can do is put in safety and appeal measures that ensure that this infringement of a right is not abused. In our view, there is not enough balance here to protect the right that one gives up by having his medical information declared to the railway company. His right is being infringed on for

## [Traduction]

si nous l'avons effectivement fait—que ce soit à l'employé qu'il incombe, pour ainsi dire, de se livrer. Son médecin ou celui de sa compagnie lui donnerait le résultat de ses examens et lui dirait qu'il dispose d'un certain nombre de jours pour faire une déclaration à la compagnie, faute de quoi le médecin le ferait lui-même. Cette idée est-elle valable, selon vous?

**M. Abbot:** A notre avis, l'objet du projet de loi est d'assurer que la maladie sera apportée à l'attention de la compagnie de chemin de fer dans un délai raisonnable, après quoi celle-ci pourra prendre des mesures pour assurer la sécurité du public. Dans la mesure où cela se fait, l'intention du projet de loi est respectée. Cela semble répondre à notre objection selon laquelle l'employé doit recevoir l'information. Je peux accepter l'idée qu'il soit obligé de faire lui-même la déclaration. Cela semble juste, et la sécurité du public est toujours protégée, car le médecin serait obligé de faire rapport si l'employé ne le faisait pas. Cela ne nous pose aucun problème.

**M. Benjamin:** J'espère que le gouvernement déposera ou acceptera des amendements en ce sens. Monsieur Abbot, croyez-vous qu'il faudrait une disposition. . .

**Le président:** C'est en partie l'interprétation de M. Abbot, avec laquelle vous êtes d'accord, mais on a déjà demandé si cela est un prolongement de cette loi. De toute façon, nous y viendrons au moment de l'étude article par article.

**M. Angus:** A l'article 35 sur les renseignements médicaux, je ne vois aucun mécanisme d'appel. Je me suis déjà occupé de la Loi sur la sécurité aérienne, ayant interjeté appel au nom d'un électeur qui contestait la validité de l'information. Je pourrais imaginer, par exemple, le cas d'un ingénieur atteint de diabète. C'est une maladie qui peut être traitée, mais son médecin pourrait être obligé d'informer la compagnie qu'il souffre de diabète.

Un employé mal renseigné pourrait fort bien supposer automatiquement que cet employé n'est plus en mesure de faire son travail, même si cette maladie non seulement peut être traitée, mais l'a effectivement été. Faudrait-il un mécanisme quelconque, en dépit de ce que M. Benjamin a proposé à l'égard de la déclaration des renseignements, pour assurer qu'un employé ne perde pas injustement son emploi en raison soit d'un rapport médical erroné soit d'une interprétation erronée de la part de l'employeur?

**M. Abbot:** Nous pouvons accepter cela. Chaque fois que l'on porte atteinte à un droit historique au nom d'un droit collectif supérieur, la seule chose que l'on puisse faire est d'inclure des mesures de sécurité et d'appel afin que cette atteinte au droit ne fasse pas l'objet d'abus. Selon nous, il n'y a pas ici compensation suffisante pour protéger le droit auquel on renonce lorsque les renseignements médicaux sont transmis à la compagnie de

[Text]

the collective right, which is public safety. When one does that, the only other thing you can do, which is the basis of our judicial system, is to put in enough procedures to ensure that there is no error. That is our position.

**Mr. Reid:** Is that proposition put to you by Mr. Angus not caught up in the long-term collective bargaining agreement and the grievance procedure? Does the grievance procedure not catch all these points raised by reason of your representation earlier this morning?

**Mr. Abbot:** It may well do.

**Mr. Reid:** So we are not talking about double jeopardy.

**Mr. Abbot:** We are talking about a number of solutions here. No one has yet said he is going to do this or that. My friend here has some ideas and understands my problem. . .

• 1115

**Mr. Reid:** Does your grievance procedure not include a provision for increased evidence and even taking it to appeal?

**Mr. Abbot:** Yes, well—

**Mr. Reid:** Just a yes.

**Mr. Abbot:** The answer is yes, there is a procedure for that.

**Mr. Benjamin:** Mr. Abbot, do you think we should have a requirement in the legislation that would maintain. . .? There is provision there for a Railway Safety Consultative Committee. I appreciate your views that the consultation may be only to the extent you are informed by the railroad there is a rule they are going to bring in next week. They are just going to let you know ahead of time. That is the limit of the consultation.

Would you think it would be appropriate for us to include in the bill a requirement of maintaining what has been going on since 1977 so that before a railway brings in a rule change, the Railway Safety Advisory Committee deals with it?

**The Chairman:** Is that not what he has already said?

**Mr. Abbot:** We agree with that, yes.

**The Chairman:** He has already touched that. He agrees with that.

**Mr. Abbot:** You could have both.

**Mr. Taylor:** I have three quick questions. First, do your unions approve of the use of the brown box in locomotives?

**Mr. Benjamin:** The event recorder.

**Mr. Abbot:** The event recorder. I cannot recall offhand our position on that. That is a long-standing question. I think the CRLA's position was simply that the event recorder contains valuable information, as it does in airlines, in an accident situation. We support any

[Translation]

chemin de fer. Il y a atteinte au droit de l'employé au nom d'un droit collectif, c'est-à-dire la sécurité du public. Dans un tel cas, la seule chose à faire, et c'est la base de notre système judiciaire, est de veiller à ce qu'il y ait suffisamment de garde-fous pour éviter les erreurs. C'est là notre position.

**M. Reid:** La proposition présentée par M. Angus ne tombe-t-elle pas sous le coup de la convention collective à long terme et de la procédure de grief? La procédure de grief ne suffit pas à l'égard des points soulevés dans votre exposé tout à l'heure?

**M. Abbot:** Cela se pourrait bien.

**M. Reid:** Il ne s'agit donc pas de double incrimination.

**M. Abbot:** Il s'agit d'un certain nombre de solutions. Personne n'a encore dit qu'il fera ceci ou cela. Mon ami a des idées et comprend mes problèmes. . .

**M. Reid:** Votre procédure de grief ne comprend-elle pas des éléments de preuve supplémentaires et même les appels?

**M. Abbot:** Eh bien. . .

**M. Reid:** Un simple oui.

**M. Abbot:** La réponse est oui, il y a une procédure en ce sens.

**M. Benjamin:** Monsieur Abbot, croyez-vous que la loi devrait exiger. . .? Il y a une disposition touchant le comité consultatif sur la sécurité ferroviaire. Je vous comprends lorsque vous dites que la consultation pourrait se limiter au fait que vous soyez informé par le chemin de fer qu'il va imposer une règle la semaine suivante. Vous serez tout simplement avisé d'avance, il n'y aura pas autre consultation.

Croyez-vous qu'il conviendrait d'inclure dans la loi l'obligation de maintenir la méthode en vigueur depuis 1977, de sorte que toute modification des règles soit soumise au comité consultatif sur la sécurité ferroviaire?

**Le président:** N'est-ce pas ce qu'il a déjà dit?

**M. Abbot:** Nous sommes d'accord avec cela, oui.

**Le président:** Il en a déjà parlé, il est d'accord.

**M. Abbot:** Les deux seraient possibles.

**M. Taylor:** J'ai trois petites questions. En premier lieu, vos syndicats approuvent-ils l'utilisation de la boîte noire dans les locomotives?

**M. Benjamin:** Le consignateur d'événements.

**M. Abbot:** Oui. Je ne me souviens pas pour l'instant de notre position à cet égard. C'est une question qui remonte loin. Je crois que la position de l'ASCC était tout simplement que le consignateur d'événements contient des renseignements précieux, comme pour les avions, en

[Texte]

information or device that provides information enabling the legislators and the railways to take steps to prevent an accident.

Our biggest concern was that the information may be used for purposes other than safety. As I understand it, the problem has been overcome. Event recorders are now are going in with no real problem.

**Mr. Taylor:** Second, does the union have access to the information that is available following an accident?

**Mr. Abbot:** I am not quite sure. I imagine following an accident, depending on the seriousness of it, the Railway Transport Committee, or whoever will be replacing them, will have that information. In the statements and disciplinary processes internally, if discipline was being taken against a member of the crew, the union would have access, if it had a bearing on and was to be introduced at an investigation. Pursuant to the collective agreements and the procedures, all evidence being used would be available to the unions. The union would have it if it was to be used.

**Mr. Benjamin:** Mr. Abbot, on this business of Employee Assistance Programs, what do you see as ways in which they could be enlarged or improved to make them more effective?

**Mr. Abbot:** That is something our association weighed in the balance. In committee, one of the things that swung us to accept drug testing, in its limited form, was the acceptance of the long-term solution to any abuse problem. This has to be education of the work force and prevention. The only way available for prevention before the ultimate stage is reached is Employee Assistance Programs.

Our belief is that Employee Assistance Programs should not be company policies, as they are now. We are just shown them. Some work and some do not, to varying degrees.

We believe more resources should be put into Employee Assistance Programs. They should be joint management-union programs administered by the company and union. There should be a joint committee with co-chairmen and there should be a major thrust in that area. In our view, and in the view of the North American experience in EAPs, one has to have support at every level of the trade union if an EAP program is going to work at all. We have to change the behaviour of the railroaders and the union officers right across this country in their attitude towards substance abuse. The only way we can do this is by having full involvement in joint EAP programs that go far beyond what they do at this time. But they must be joint.

[Traduction]

cas d'accident. Nous sommes en faveur de toute information ou de tout mécanisme qui fournit des renseignements permettant au législateur et aux chemins de fer de prendre des mesures pour empêcher les accidents.

Nous craignons surtout que l'information ne soit utilisée à des fins autres que la sécurité. Si je ne m'abuse, ce problème a été réglé. Les consignateurs d'événements ne posent plus de problème véritable.

**M. Taylor:** En second lieu, le syndicat a-t-il accès à l'information disponible à la suite d'un accident?

**M. Abbot:** Je n'en suis pas certain. J'imagine qu'après un accident, selon la gravité, le Comité des transports par chemins de fer, ou l'organisme qui le remplacera, disposera de cette information. Pour ce qui est des déclarations et des processus disciplinaires internes, si des mesures disciplinaires étaient prises contre un membre de l'équipage, le syndicat aurait accès à l'information pertinente à l'enquête et aux renseignements qui seraient présentés lors de l'enquête. En vertu des conventions collectives et des méthodes, tous les éléments de preuve utilisés seraient à la disposition des syndicats. Le syndicat aurait les renseignements s'ils devaient être utilisés.

**M. Benjamin:** Monsieur Abbot, à propos des programmes d'aide aux employés, comment croyez-vous qu'ils pourraient être élargis ou améliorés pour les rendre plus efficaces?

**M. Abbot:** C'est là quelque chose que notre association a pesé. En comité, une des choses qui nous a portés à accepter les tests de drogues, sous une forme restreinte, a été l'acceptation de la solution à long terme aux problèmes d'abus. Il doit y avoir éducation de la main-d'oeuvre et prévention. La seule mesure de prévention possible avant l'étape ultime est le programme d'aide aux employés.

Selon nous, les programmes d'aide aux employés ne devraient pas être des politiques de la compagnie, comme c'est le cas actuellement. On se contente de nous les montrer. Certaines fonctionnent, et d'autres pas, à des degrés divers.

Nous estimons qu'il faudrait consacrer plus de ressources aux programmes d'aide aux employés. Ces programmes devraient être des programmes conjoints de la direction et du syndicat, administrés par la compagnie et par le syndicat. Il devrait y avoir un comité paritaire avec des coprésidents, et il devrait y avoir un effort majeur dans ce domaine. Selon nous, et compte tenu de l'expérience nord-américaine à l'égard des programmes d'aide aux employés, il faut l'appui de presque chaque palier du syndicat pour que le programme d'aide aux employés fonctionne. Il nous faut modifier le comportement des cheminots et des agents syndicaux de tout le pays en ce qui touche l'attitude envers l'abus des substances dangereuses. La seule façon d'y parvenir est la participation entière à des programmes mixtes d'aide aux employés beaucoup plus poussés qu'aujourd'hui. Mais il faut que ce soit des programmes conjoints.

[Text]

[Translation]

• 1120

**Mr. Benjamin:** If we were going to amend the bill to make provision for the continuation of the Railway Safety Advisory Committee as well as the Consultative Committee, maybe that should be enlarged to read "Safety and Employee Assistance Program Advisory Committees".

**Mr. Abbot:** I would not want to see the Railway Safety Advisory Committee, which is one role, mixed in with a completely different role, and a very sensitive, important area, which is employee assistance. The skills for one may not necessarily be the skills required for the other.

**Mr. Benjamin:** I said "Committees". It would be more than one.

**Mr. Abbot:** I certainly agree we should reinforce EAPs. I have no problem with that. That is a major thrust of our position. We had to... obviously, internally, because it was not easy to accept the concept of any form of drug testing. We can accept it... as I say, we have to prevent people from operating trains that could do damage to the public. On the other hand, to stop the number at the fatal end we have to have a program to filter them and to prevent people from getting to the stage where they abuse substances and become a safety hazard. That is the long-term solution: EAP and employee education. We could be doing more about educating people on the question of substance abuse.

**Mr. Abbot,** I want to thank you for a comprehensive brief. It is good to get into the questions and answers. I must say some very interesting points were canvassed here, Mr. Abbot, and we will certainly take them into deliberation when we consider this later, have our officials back, and get into clause by clause. It always is. You are very articulate, and it was very interesting and stimulating.

**Mr. Bennett.**

**Mr. R.A. Bennett (Canadian Legislative Director, United Transportation Union):** We are a member of CRLA. We wholly support Mr. Abbot's presentation, and we are here as just an add-on, a supportive factor to it.

The UTU has a large legislative department, along with a protective department that is involved in safety right across the country.

On page 5 we get into the clauses of the proposed legislation that may differ somewhat from Mr. Abbot's presentation, but that are in support of it just the same. We touch on subparagraph 10.(3)(b)(ii), about one of the problems we see throughout the bill with notification; the notification the railways give the Minister but not necessarily the other parties.

**M. Benjamin:** Si nous devons modifier le projet de loi dans le sens du maintien du Comité consultatif sur la sécurité ferroviaire aussi bien que du comité consultatif, peut-être faudrait-il parler de «Comités consultatifs sur la sécurité et le programme d'aide aux employés».

**M. Abbot:** Je ne voudrais pas que le Comité consultatif sur la sécurité ferroviaire assume un second rôle, complètement différent, dans un domaine très délicat et important, c'est-à-dire l'aide aux employés. Les compétences nécessaires dans un cas ne conviendront pas nécessairement dans l'autre.

**M. Benjamin:** J'ai dit «comités» au pluriel. Il y en aurait plus d'un.

**M. Abbot:** Je suis tout à fait d'accord; il faut renforcer les programmes d'aide aux employés. Cela ne pose aucun problème. C'est un élément majeur de notre position. Il faut—manifestement, de façon interne, car il n'a pas été facile d'accepter l'idée de tests pour la drogue. Nous pouvons l'accepter... Comme je le disais, il faut empêcher que des gens conduisent des trains lorsqu'ils sont susceptibles de causer préjudice au public. Par ailleurs, pour réduire le nombre d'accidents, il faut un programme permettant de filtrer les gens et de les empêcher d'abuser de substances dangereuses et de devenir un danger pour la sécurité. C'est la solution à long terme: le programme d'aide aux employés et l'éducation des employés. Nous devrions consacrer plus d'efforts à éduquer les gens sur la question de l'abus des substances dangereuses.

Monsieur Abbot, je vous remercie de nous avoir présenté un mémoire complet. Il est bon d'en venir aux questions et aux réponses. Je dois dire que certains points très intéressants ont été soulevés ici, monsieur Abbot, et que nous en tiendrons compte plus tard, quand les fonctionnaires reviendront et que nous entreprendrons l'étude article par article. Il en est toujours ainsi. Vous vous exprimez très bien, et votre exposé était très intéressant et stimulant.

Monsieur Bennett.

**M. R.A. Bennett (directeur législatif canadien, Travailleurs unis des transports):** Nous sommes membres de l'ASCC. Nous appuyons pleinement l'exposé de M. Abbot; notre rôle est modeste, nous ne sommes qu'un élément d'appui.

Les TUT ont un grand service législatif, de même qu'un service de la protection qui s'occupe de sécurité dans tout le pays.

À la page 5, nous arrivons aux articles du projet de loi à l'égard desquels nous nous démarquons peut-être quelque peu de l'exposé de M. Abbot, mais nous l'appuyons tout de même. Nous traitons du sous-alinéa 10.(3)(b)(ii), et nous touchons à l'un des problèmes que nous constatons partout dans le projet de loi à l'égard des avis, les avis que les chemins de fer donnent au ministre, mais pas nécessairement aux autres partis.

## [Texte]

One of the points we like to make is that we feel such notification should continue right throughout. If it is required in the first section of an act, in the following sections also that form of information should go to the interested parties.

We get into paragraph 18.(1)(d), about licensing. Licensing is a provision we do not really see as being required at present, or for a number of years. The engineers and conductors—and certainly the conductors and trainmen that we represent, along with the engineers in Newfoundland—have had to pass a certain standard qualification in the UCOR. We have not needed licensing and we do not see it as being a requirement now.

• 1125

Subclause 19.(2) gets into the filing of rules with the Minister, and the opportunity for the unions to be involved in the proposed rule changes and so forth. We think it is important that all the unions involved in the day-to-day operating rules are involved in the consultative process, and that the railways are required to notify the various organizations of those changes.

Maybe it is a lack of understanding of what was intended, but certainly in paragraph 28.(3)(c), regarding the power the railway safety inspectors have to seize property, we are concerned that this power is very extensive and subject to some abuses.

We deal with clause 32, and we feel that if the Minister is going to issue an order to the railway companies, the organizations and the employees should also be apprised of such notification. Basically, I think that is our general theme throughout—more involvement of all parties to arrive at a consensus for a safer operation, which I see as the intent of the bill.

In clause 35, which has been dealt with extensively here in discussions with Mr. Abbot, certainly our position is supportive of the CRLA, with a brief exception. We feel if the doctors are going to be required to forward such information to the railway companies, it should rather be to the Minister of Transport, who then would notify the railways. From a layman's point of view, I believe that is somewhat in line with the Aeronautics Act.

In dealing with clause 36, I guess the point we are trying to make is that the accident records should be made public and supplied to the accredited and authorized representatives of the employees, including the Canadian Railway Labour Association.

Also we are getting into the authorized search, and again we are concerned of the possible uses or abuses of that provision.

An area that is of great concern to us is the one that deals with the fines that could be levied under the bill,

## [Traduction]

Selon nous, cet avis devrait se retrouver partout. S'il est exigé dans le premier article d'une loi, les articles suivants devraient également prévoir que ces renseignements seront transmis aux parties intéressées.

Nous traitons de l'alinéa 18.(1)d), sur les licences. Nous ne croyons pas que des licences soient nécessaires à l'heure actuelle, ni pour plusieurs années encore. Les mécaniciens et les conducteurs—en tout cas les conducteurs et les agents de train que nous représentons, de même que les mécaniciens de Terre-Neuve—doivent satisfaire aux qualifications prévues par le code uniforme des règles d'exploitation. Nous n'avons jamais eu besoin de licence et nous ne croyons pas en avoir besoin maintenant.

Le paragraphe 19.(2) traite du dépôt des règles auprès du ministre et de la possibilité pour les syndicats de présenter des observations sur les modifications proposées. Nous estimons qu'il est important que tous les syndicats touchés par les règles quotidiennes d'exploitation participent au processus de consultation et que les chemins de fer soient obligés d'informer les diverses associations de ces modifications.

Peut-être comprenons-nous mal l'intention de cette disposition, mais nous considérons que les pouvoirs de saisie conférés par l'alinéa 28.(3)c) aux inspecteurs de la sécurité ferroviaire sont très étendus et pourraient donner lieu à des abus.

Au sujet de l'article 32, nous estimons que si le ministre doit émettre une ordonnance aux compagnies de chemins de fer, les associations et les employés devraient également en être mis au courant. Essentiellement, c'est là selon moi notre terme général: une plus grande participation de toutes les parties pour en arriver à un consensus en vue d'accroître la sécurité d'exploitation, ce qui me semble être l'intention du projet de loi.

A propos de l'article 35, dont on a beaucoup parlé tout à l'heure avec M. Abbot, nous appuyons l'ASCC, à une exception près. Nous estimons que si les médecins doivent être tenus de transmettre ces renseignements aux compagnies de chemins de fer, ils devraient plutôt informer le ministre des Transports, qui avertirait ensuite les chemins de fer. Même si je suis un profane, j'estime que cette façon de faire serait assez semblable à ce qui se fait aux termes de la Loi sur l'aéronautique.

A propos de l'article 36, nous estimons que les dossiers d'accidents devraient être rendus publics et transmis aux représentants accrédités et autorisés des employés, y compris l'Association des syndicats des cheminots du Canada.

Nous traitons également de la fouille, à propos de laquelle nous craignons des abus.

Nous nous préoccupons également beaucoup des amendes qui pourraient être perçues en vertu de ce projet

*[Text]*

placing our people in jeopardy, not only because of the nature of the offence that may lead to a charge, but also because they could lose their jobs and their homes, or pay substantial fines. That is of great concern to us.

Clause 44 deals with the railway safety consultative committee, and we support CRLA. We just feel that the balance there now is heavily weighted in favour of the railways. This is not a good situation, and we feel that it could be enlarged to include a public interest group of some description and other interested rail unions.

• 1130

Dealing with clause 58, we get into the Criminal Code provisions. Again, as lay people we are concerned that our people are going to be brought under the Criminal Code. We are greatly concerned about the way we read the bill, where a person who is found in violation of the Criminal Code, sections 237 and 238, away from work and loses his driver's licence, as I understand it, could have that brought over into his work. We do not believe that should be the end result of a conviction for impaired driving of your automobile away from your job. As I said, I could be misreading the intent of the bill in that clause, but certainly that is our fear regarding what we see there.

With respect to the drug testing, we have attached a letter that I wrote the Minister subsequent to his announcement; it appears as appendix C. Our union, along with the other unions, has been heavily involved with the EAP programs on the various railroads, and I wholeheartedly support Mr. Abbot's comments in answer to Mr. Benjamin that they need to be improved. We should be working to improve them at all times.

Mr. Chairman, our union is prepared to make this offer to you at this time. Our Assistant General Secretary and Treasurer, Mr. Dan Collins, in Cleveland, Ohio, would be more than prepared to come up and address the committee in respect to Operation Redbrock, which is a program on EAP programs jointly sponsored by union and company. I have a few copies of that with me, and I could leave it. Also, he is prepared to speak to you on the drug and alcohol agreements that have been negotiated in the U.S. If that is helpful, we would be prepared to do that.

**Mr. Benjamin:** Do you have an address for us?

**Mr. Bennett:** Yes, I have it right here, Mr. Benjamin.

**The Chairman:** I will have the clerk pick up the address and also those brochures, Mr. Bennett.

**Mr. Bennett:** I will leave the whole package that I have here for you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you.

**Mr. Bennett:** I must mention, Mr. Chairman, in respect to Canadian Pacific that one of our vice-presidents, Mr. Marcolini, who has been an active participant in the EAP

*[Translation]*

de loi mettant ainsi nos gens en danger, non seulement en raison de la nature de l'infraction qui peut donner lieu à une accusation, mais aussi parce qu'ils pourraient perdre leur emploi et leur maison, ou devoir verser des amendes substantielles. Cela nous préoccupe beaucoup.

L'article 44 traite du comité consultatif de la sécurité ferroviaire, et nous appuyons l'ASCC à cet égard. Nous estimons que la balance penche actuellement beaucoup du côté des chemins de fer. Cela n'est pas bon, et nous croyons qu'il faudrait inclure un groupe quelconque d'intérêt public et les autres syndicats ferroviaires intéressés.

L'article 58 nous amène aux dispositions du Code criminel. Nous sommes des profanes et nous craignons que nos gens ne soient assujettis au Code criminel. Selon notre interprétation du projet de loi, nous craignons qu'une personne condamnée pour infraction aux articles 237 et 238 du Code criminel, en dehors des heures du travail, et perdant son permis de conduire, ne subisse des répercussions au travail. Nous ne croyons pas qu'une déclaration de culpabilité pour conduite automobile en état d'ébriété en dehors des heures de travail devrait avoir cette conséquence. Comme je l'ai dit, nous donnons peut-être une interprétation erronée à cet article, mais c'est ce que nous craignons.

Quant aux tests pour la drogue, vous trouverez à l'annexe C de notre mémoire une lettre que j'ai écrite au ministre après son annonce. Notre syndicat, comme les autres, a beaucoup participé aux programmes d'aide aux employés des divers chemins de fer, et je suis tout à fait d'accord avec les observations de M. Abbot en réponse à M. Benjamin, c'est-à-dire que ces programmes doivent être améliorés. Nous devrions constamment y travailler.

Monsieur le président, notre syndicat est prêt à vous faire une offre. Notre secrétaire général adjoint et trésorier, M. Dan Collins de Cleveland, Ohio, serait très heureux de venir parler au comité de l'opération Redbrock, programme traitant des programmes d'aide aux employés organisés conjointement par le syndicat et la compagnie. J'en ai quelques exemplaires, que je pourrais vous laisser. En outre, il accepterait de vous parler des ententes sur les drogues et l'alcool, qui ont été négociées aux États-Unis. Si cela peut être utile, nous serions prêts à faire cela.

**M. Benjamin:** Avez-vous une adresse?

**M. Bennett:** Oui, la voici, monsieur Benjamin.

**Le président:** Je demande au greffier de prendre l'adresse ainsi que les brochures, monsieur Bennett.

**M. Bennett:** Je vous laisse tous les documents que j'ai pour vous, monsieur le président.

**Le président:** Merci.

**M. Bennett:** Je dois mentionner, monsieur le président, en ce qui touche le Canadien Pacifique, qu'un de nos présidents, M. Marcolini, qui a participé activement aux

[Texte]

programs on Canadian Pacific and a strong supporter, also would be happy to speak to the committee. He would have been here with me today, but he is tied up with other matters in Sault Ste. Marie. We are very supportive with respect to the improvement of the EAP programs.

Finally, Mr. Chairman, we are concerned that the bill appears to give the railway too much opportunity to self-regulate. I think both the Grange and Foisy commissions clearly have said that you cannot leave the railways to regulate themselves. That is not going to happen; it is just not a good idea. By the very nature of their business, they are going to go to the bottom line. Historically that has been the case, and we are concerned with that. We feel there is a need for some uniform rules and regulations to keep the operation of the railways as safe as possible and for that I am thankful for the opportunity to be here today.

• 1135

In the brief, it was not the intention of the UTU to leave the "tory" out of statutory. Mr. Benjamin might support it, but it was not our intent.

**The Chairman:** I will not touch that at this stage, but I want to thank you for your succinct brief. It pinpoints the different areas of concern and, supplemented by your overview, highlights those concerns. In paragraph 24 of your brief you open up an area about self-regulation that has not been touched upon. I commend you for it. You have real questions about it and this is part of the whole thrust of the bill. Are you happy that we have a bill on railway safety before us?

**Mr. Bennett:** Yes, I am. I include the letter I wrote to the Minister in January saying that I welcome the bill. I do not necessarily agree with the contents, but I welcome it as a step forward. I look to this committee to clean up the language.

**Mr. Robichaud:** On page 6 you mention licensing. You say the parties would be better served if your members were only required to receive a certain certificate. Who would develop this certificate and under what conditions other than licensing? Could you give me a little more detail?

**Mr. Bennett:** Under section 08 of the UCOR, the regulations of the Railway Transport Committee and the Railway Act, we are required to be proficient in our rules up to a certain level to be a conductor, an engineer, a brakeman, a section foreman, a sectionman and all safety-related people. It has served us very well.

[Traduction]

programmes d'aide aux employés du Canadien Pacifique et qui est fortement en faveur de ce programme, serait également heureux de parler au Comité. Il serait venu avec moi aujourd'hui, mais il est occupé par d'autres affaires à Sault Ste Marie. Nous sommes très en faveur de l'amélioration des programmes d'aide aux employés.

Enfin, monsieur le président, nous considérons que le projet de loi semble donner aux chemins de fer trop d'occasions d'autoréglementation. Je crois que les commissions Grange et Foisy ont clairement précisé qu'on ne peut laisser les chemins de fer se réglementer eux-mêmes. Cela ne se produira pas; ce n'est tout simplement pas une bonne idée. En raison de la nature même de leurs activités, ils s'intéresseront uniquement aux résultats. C'est toujours ce qui s'est passé, et cela nous inquiète. Nous estimons qu'il faut des règles et des règlements uniformes pour rendre l'exploitation des Chemins de fer aussi sécuritaire que possible, et c'est pour cela que je suis heureux de l'occasion qui m'est offerte aujourd'hui.

Dans le mémoire, l'UTU n'avait pas l'intention de supprimer le mot «tory» dans «statutory». M. Benjamin serait peut-être en faveur, mais telle n'était pas notre intention.

**Le président:** Je ne vais pas aborder ce sujet, mais je désire vous remercier de votre mémoire concis. Il souligne les divers domaines de préoccupations et, complété par votre exposé, les met en valeur. Au paragraphe 24 de votre mémoire, vous abordez un aspect de l'autoréglementation qui n'a pas été abordé précédemment. Je vous en félicite. Vous posez des questions véritables à cet égard, et ceci fait partie de l'objet du projet de loi. Êtes-vous heureux que nous soyons saisis d'un projet de loi sur la sécurité ferroviaire?

**M. Bennett:** Oui, je le suis. J'ai annexé à mon mémoire la lettre que j'ai écrite en janvier au ministre pour dire que j'accueille favorablement le projet de loi. Je ne suis pas nécessairement d'accord avec le contenu, mais j'y vois un pas en avant. J'espère que le Comité pourra améliorer le libellé.

**M. Robichaud:** À la page 6, vous parlez des licences. Vous dites que les parties seraient mieux servies si vos membres n'étaient tenus qu'à recevoir un certain certificat. Pourriez-vous développer ce que vous entendez par ce certificat, et à quelles conditions autres que des licences? Pourriez-vous me donner d'autres détails?

**M. Bennett:** D'après l'article 08 du code uniforme des règles d'exploitation, d'après le règlement du Comité des transports par rail et de la Loi sur les Chemins de fer, nous sommes tenus de connaître les règles jusqu'à un certain niveau pour être conducteur, mécanicien, serre-frein, contremaître de section, membre de section ou tout autre poste lié à la sécurité. Nous nous en sommes bien trouvés.

[Text]

By law we write the tests every three years. Recently the regulation has been improved somewhat because there is a need for training required by regulation and we support that. With training you must pass certain qualification standards and we feel it is enough. We do not see the need for the licensing procedure set out in clause 18.

**Mr. Robichaud:** When you say a certain certificate, who would issue those certificates?

**Mr. Bennett:** It has been the practice of the railway to issue the certificate after you obtain the standard required by the regulatory body. It is a standard form. I do not have mine with me, but it is the same size as a driver's licence. It has pass rules, a certain date and the uniform code of operating rules.

Possibly when Mr. Benjamin was selling tickets back to Saskatchewan—he has other duties—he may have only passed the B card, which was the same rule book, but a lesser—

**The Chairman:** Do not go too far, Mr. Bennett. You were doing well until now.

**Mr. Benjamin:** I got 92%.

• 1140

**Mr. Robichaud:** I thank you for your answer. With regard to medical reports on page 9, would you agree that the employee should be notified by the physician that a copy will be sent to the—

**Mr. Bennett:** Yes, I certainly think that should be a requirement. If we are going to have that provision in the bill—and I believe post-Foisy and so forth that it is going to be in the bill—I think that has to be a requirement. There also needs to be some kind of appeal procedure. When we read that clause, maybe because it is new to us, we are having problems finding a way around what we can do when we are demoted or possibly lose our job.

It is quite possible that some individuals could be right out of work because of our seniority craft boundaries and because of the implementation of this. We do not want people who are unsafe operating trains. We are not saying it is wrong.

**Mr. Robichaud:** You want to have a means of protecting the worker.

**Mr. Bennett:** Yes, that is correct.

**Mr. Robichaud:** I can understand that without any problems. Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. Benjamin:** Mr. Bennett, is it not correct that we could delete every reference to the Criminal Code from this bill? The usual disciplinary procedures are still in place between the company and the employee and the grievance procedures and everything else if you were to delete every reference to the Criminal Code in this bill. Is

[Translation]

La loi nous oblige à subir les examens tous les trois ans. Dernièrement, le règlement a été quelque peu amélioré, car il exige une formation, et nous sommes en faveur de cela. La formation implique certaines normes de qualification, et nous croyons que cela suffit. Nous ne voyons pas la nécessité des licences prévues à l'article 18.

**M. Robichaud:** Quand vous parlez d'un certain certificat, qui devrait l'émettre?

**M. Bennett:** La pratique du Chemin de fer a été d'émettre le certificat après que l'employé a atteint la norme prescrite par l'organisme de réglementation. Il s'agit d'une formule normalisée. Je n'ai pas la mienne sur moi, mais elle a la même taille qu'un permis de conduire. Elle indique les règles de passage, une certaine date et le code uniforme des règles d'exploitation.

Peut-être lorsque M. Benjamin vendait des billets pour entrer en Saskatchewan—il a d'autres fonctions—peut-être n'a-t-il obtenu que la carte B, qui portait sur le même règlement, mais à un niveau moindre. . .

**Le président:** N'allez pas trop loin, monsieur Bennett, vous alliez très bien jusqu'à maintenant.

**M. Benjamin:** J'ai obtenu 92 p. 100.

**M. Robichaud:** Merci de votre réponse. Quant aux rapports médicaux, à la page 9, accepteriez-vous que l'employé soit informé par le médecin qu'une copie sera transmise au. . .

**M. Bennett:** Oui, je crois que cela devrait être obligatoire. Si le projet de loi doit comporter cette disposition—et je crois qu'après la commission Foisy et ainsi de suite elle y sera—j'estime que cela doit être obligatoire. Il faut également une procédure d'appel quelconque. En lisant cet article, peut-être parce qu'il est nouveau pour nous, nous avons du mal à trouver ce que nous pouvons faire lorsque nous subissons une démotion ou même que nous perdons notre emploi.

Il est tout à fait possible que certaines personnes puissent perdre leur emploi en raison de l'ancienneté dans le métier et de l'application de cette clause. Nous ne voulons pas que les trains soient conduits par des personnes qui présentent un danger. Nous ne disons pas que cette disposition est mauvaise.

**M. Robichaud:** Vous voulez une façon de protéger le travailleur.

**M. Bennett:** Oui, c'est exact.

**M. Robichaud:** Je n'ai pas de mal à comprendre cela. Merci, monsieur le président.

**M. Benjamin:** Monsieur Bennett, n'est-il pas exact que nous pourrions supprimer toute mention du Code criminel dans ce projet de loi? Les procédures disciplinaires habituelles sont toujours en vigueur entre la compagnie et l'employé, de même que les procédures de griefs et tout le reste si on supprimait toute mention du

[Texte]

it not correct that in the event of an accident, a mishap, a death, injury or property damage, there is a coroner's inquest, there is an official investigation by the Department of Transport. If negligence, malicious intent or premeditation is found in the investigation, the Attorney General of the province or the Crown prosecutor locally can lay charges against that employee or that company in any case. Really the Criminal Code aspect in this safety bill is not needed; they never were, because Criminal code provisions were always applicable before in any case.

**Mr. Bennett:** That is my understanding as a layman. Not being a lawyer I would not really want to answer your question in detail, Mr. Benjamin. Certainly we have always felt that it could happen, although in practice we are not sure that it has. Maybe you are aware, but I personally am not aware of any cases in which that has happened. I am not saying that it could not. Certainly the code may have allowed it.

**Mr. Benjamin:** I cannot recall an incidence in history of the railroads ever being charged with anything, but there have been a hell of a lot of employees charged.

**Mr. Bennett:** We are charged quite often for blocking a public crossing over five minutes. The employee is charged, not the railway, even though it is railway instructions that cause to block that crossing.

**Mr. Benjamin:** By obeying the regulations and the rules you block a crossing.

**Mr. Bennett:** It becomes very complicated and it is going to get worse—

**Mr. Benjamin:** You have to walk back and brake the train, and peer ahead and open the crossing.

**Mr. Bennett:** Exactly.

**Mr. Benjamin:** Without the cabooses, it is going to take twice as long.

**Mr. Bennett:** Well, I am sorry that is more than true.

**Mr. Benjamin:** Yes. I hope we can get the government to agree to make some changes on these Criminal Code provisions.

The company has only to devise a new rule or to amend an old one and submit it with documentation and a reasoning for it to the Minister. Even if the company consulted with employee representatives and chose not to take into account representation by the employee representatives before they made their submission to the Minister, would you like to see anything in this bill that would require the Minister to go to the employees or the employees' representatives and ask for their proposals as to what this rule should be or how it should read? The fact that the railways failed to consult or that if they did then they totally ignored everything you said. . . It would

[Traduction]

Code criminel dans ce projet de loi. N'est-il pas exact qu'en cas d'accident, d'incident, de décès, de blessure ou de dommages à la propriété, il y a une enquête du coroner, il y a une enquête officielle par le ministère des Transports. Si l'enquête conclut à la négligence, à l'intention malveillante ou à la préméditation, le procureur Général de la province ou le procureur de la Couronne peuvent porter des accusations contre l'employé ou la compagnie. En fait, la partie de ce projet de loi sur la sécurité qui touche le Code criminel n'est pas nécessaire; elle ne l'a jamais été, parce que les dispositions du Code criminel se sont toujours appliquées de toute façon.

**M. Bennett:** Comme profane, c'est ainsi que je vois les choses. N'étant pas avocat, je ne suis pas en mesure de répondre en détail à votre question, monsieur Benjamin. Nous avons toujours cru que cela pourrait se produire, même si nous ne sommes pas certains que cela se soit produit en pratique. Vous connaissez peut-être des cas de ce genre; quant à moi, je n'en connais pas. Je ne dis pas que cela ne pourrait pas arriver. Le code pouvait certes le permettre.

**M. Benjamin:** Je ne peux me souvenir d'aucun cas où les chemins de fer aient été accusés de quoi que ce soit, mais un grand nombre d'employés ont été accusés.

**M. Bennett:** Il nous arrive très souvent d'être accusés d'avoir bloqué une traverse publique plus de cinq minutes. C'est l'employé qui est accusé, et non le chemin de fer, même si ce sont les directives du chemin de fer qui nous font bloquer la traverse.

**M. Benjamin:** En respectant le règlement et les règles, vous bloquez une traverse.

**M. Bennett:** Cela devient très compliqué, et cela sera encore pire. . .

**M. Benjamin:** Vous devez revenir en arrière à pied et mettre le frein, puis regarder devant et ouvrir la traverse.

**M. Bennett:** Exactement.

**M. Benjamin:** Sans les fourgons de queue, cela prendra deux fois plus de temps.

**M. Bennett:** C'est hélas tout à fait vrai.

**M. Benjamin:** Oui. J'espère que nous pourrions amener le gouvernement à accepter certaines modifications de ces dispositions touchant le Code criminel.

Il suffirait que la compagnie élabore une nouvelle règle ou modifie une ancienne règle et la soumette au ministre avec la documentation et une justification. Même si la compagnie consultait les représentants des employés et choisissait de ne pas tenir compte de leur point de vue avant de s'adresser au ministre, aimeriez-vous que le projet de loi oblige le ministre à solliciter les observations des employés ou de leurs représentants quant à la forme que devrait prendre la règle? Le fait que les chemins de fer n'aient pas cru bon de vous consulter ou, s'ils l'ont fait, n'aient pas tenu compte de vos recommandations. . . Il conviendrait, selon moi, que le ministre, avant de

[Text]

be appropriate to have a requirement that the Minister, before he proclaims a new regulation or a new rule, will consult with the employees' representatives.

[Translation]

mettre en application un nouveau règlement, soit tenu de consulter les représentants des employés.

• 1145

**Mr. Bennett:** Certainly that was our hope prior to the introduction to Bill C-105. We had hoped that the new Railway Safety Act would include that kind of procedure that would allow us to make direct representation to the Minister about the rules.

There is one comment I should make that we have always felt, and that is that the consultative process is more of an "insultive" process in many cases. Mr. Abbot put it very clearly that it is either just before or just after the railways do something that they consult with us.

We had a requirement in the recent regulations on training to set up training practices in consultation with the trade unions and the employee representatives. Both railways set up this training package and filed it with the Minister before they even called the trade unions in. So it is the consultative process we are concerned about. It is the "after the fact" almost, rather than "prior to".

**Mr. Benjamin:** As a follow-up to a question Mr. Robichaud asked about this matter of licensing, you felt that it was not necessary. Running trades and operating personnel who are not in running trades—dispatchers and telegraph operators and operators and so forth—have to pass certain examinations and what not, and to pass them with high marks if they are going to get qualified. You get a little certificate.

When you consider the the marine industry or airline industry, you become a licensed shipmaster or a first mate or a second mate, or you become a licensed pilot, co-pilot, navigator, or flight engineer. It seems to me that it does add to the image or prestige and is a form of recognition of someone who is pretty highly trained and highly qualified in a given capacity.

Do you not think—if you do not want to call it licensing—a certification, similar to the certification in the marine industry. . . ? In the airline industry I think it is licensing, but in the marine I think it is certification. I do not know if they call them licences or not; I will leave that to someone who knows more about marine that I do. I do not really see any harm in this, because, whether you have a licence or a certificate, if something happened and you made some terrible mistakes and were found negligent, guilty, etc., then you would automatically lose your licence or lose your certificate in any case. So is it really that much of a problem?

**Mr. Bennett:** I certainly do not want to be flippant about what a licence gives us in status. Certainly, in

**M. Bennett:** C'était justement notre souhait avant le dépôt du projet de loi C-105. Nous espérions que la nouvelle loi sur la sécurité ferroviaire comprendrait ce genre de mécanisme, afin qu'on puisse présenter nos doléances directement au ministre au sujet des règlements.

Il y a une chose que je voudrais vous dire au sujet de ce processus de consultation, et c'est que nous l'avons toujours trouvé plus insultant qu'autre chose. M. Abbot l'a bien dit lorsqu'il vous a rappelé que les chemins de fer ne viennent nous consulter que juste avant de faire quelque chose, ou encore juste après l'avoir fait.

Une des conditions des règlements récemment établis en matière de formation était justement que les chemins de fer devaient consulter les syndicats et les représentants des employés avant de préparer des programmes de formation. Eh bien, les deux chemins de fer ont tout préparé et ont même présenté leurs projets au ministre avant de consulter les syndicats. C'est donc le processus de consultation qui nous inquiète, puisque c'est toujours après coup qu'on nous consulte.

**M. Benjamin:** En réponse à une question que vous a posée M. Robichaud au sujet des permis, vous avez dit que ce n'était pas nécessaire. Le personnel roulant et les employés sédentaires—par exemple, les chefs de départ, les télégraphistes, etc.—doivent passer certains examens et même y obtenir une bonne note pour se qualifier. On obtient un petit certificat.

Dans l'industrie du transport maritime ou aérien, on doit se faire accréditer pour être capitaine, second capitaine ou deuxième lieutenant, ou encore pilote, copilote, navigateur, ou ingénieur navigant. Il me semble que cela confère au poste un certain prestige et permet de reconnaître la formation spécialisée et les hautes qualifications de la personne qui exerce ces fonctions.

Ne pensez-vous pas—et il pourrait s'agir d'une sorte d'accréditation, comme cela se fait dans la navigation maritime, si vous n'aimez pas le terme «permis». . . dans le transport aérien, je crois qu'il faut avoir un permis, mais dans l'industrie maritime, c'est plutôt des certificats. Je ne sais pas quel terme ils emploient, en fait; je vais devoir me fier à quelqu'un qui s'y connaît mieux que moi. Il me semble qu'il n'y a pas vraiment de mal à cela parce que, qu'il s'agisse de permis ou de certification, s'il y a un accident causé par un employé qui a fait de très graves erreurs, et qu'on conclue par la suite à une faute de sa part, eh bien, il perdrait automatiquement son permis ou son certificat. Alors, cela ne pose pas vraiment de problème, n'est-ce pas?

**M. Bennett:** Je ne voudrais pas vous donner l'impression que je n'accorde pas d'importance au

[Texte]

answer to your question directly, I must say that it is not a great concern of ours, except that we feel that under licensing it may be a little easier for someone without the normal disciplinary procedures to take that licence away. That is our real fear.

**Mr. Benjamin:** I think I get what you are after now, that with the licensing you have to have a licensing authority—it may be somebody in the Department of Transport or over at the NTA—whereas with a certificate of qualification, which could be issued by the examiners, whether it is the Department of Transport or the railways or a combination of both, the certificate is nothing more than an indication of your qualification, of what you are qualified to do, anything up to that and anything below that. It would probably be administratively more easily and quickly done than to have a separate licensing authority. Would you have any objection to a more formalized certificate program?

• 1150

**Mr. Bennett:** I believe we do have a more formal... with the recent inclusion of that in the regulations.

**Mr. Benjamin:** Do you have it now? Then we really do not need anything is this bill.

**Mr. Bennett:** I do not believe so. No. That is our point.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Benjamin. Before I call in the next... I think it was Mr. Angus who indicated a short question. We are trying to wind this up around noon. This business has come up before; it came up with Mr. Abbot, and it came up in Mr. Benjamin's question about the Criminal Code, Mr. Bennett.

Unless I have the thing out of whack, I would like you to perhaps explain to me that in terms of the extension of the Criminal Code, as I understand it, the only extension is with regard to the "impairment" clause. We are now, under your operating rules of Rule G or whatever, you cannot charge it, because it is the right of ways of railway property. There was some question in the past about having a formal charge of impairment while you are driving a locomotive. You could not do it because Rule G protected the person and protected the employee. He could not be charged for impairment, whereas this bill does involve the Criminal Code under subclause 41.(7). This is really the only new extension of the Criminal Code in this whole thing. Everything else is offences under the act, not under the Criminal Code.

**Mr. Bennett:** Mr. Chairman, the problem we may be having here is that... and we have certainly had our council look at this. We are fearful of the language that

[Traduction]

prestige que pourrait conférer un permis. Mais pour répondre à votre question directement, je dois vous dire que ce n'est pas quelque chose qui nous préoccupe particulièrement, même si nous pensons qu'il serait peut-être un peu plus facile de retirer le permis d'un employé, sans même avoir à suivre la procédure disciplinaire normale. Voilà ce que nous craignons.

**M. Benjamin:** Oui, je comprends ce que vous voulez dire, puisqu'il faudrait s'adresser à une autorité quelconque, peut-être le ministère du Transport ou l'Office national des transports—pour obtenir un permis, alors qu'un certificat peut être délivré par un simple examinateur, que ce soit un employé du ministère des Transports, des chemins de fer ou un représentant des deux, et un certificat n'est rien de plus qu'une indication des qualifications du titulaire. Du point de vue administratif, je suppose que ce serait non seulement plus facile, mais plus rapide que d'avoir à passer par une autorité distincte pour obtenir un permis. Vous opposeriez-vous à un programme officiel d'accréditation de ce genre?

**M. Bennett:** Je pense qu'il y a déjà quelque chose d'un peu plus officiel... dans les règlements récemment établis.

**M. Benjamin:** Ce genre de choses existe déjà? Ah, bon. Ce n'est donc pas la peine de prévoir quelque chose de semblable dans ce projet de loi.

**M. Bennett:** Non, c'est justement ce que nous essayons de vous faire comprendre.

**Le président:** Merci, monsieur Benjamin. Avant de donner la parole aux... je crois que M. Angus a indiqué qu'il voudrait poser une brève question. Nous essayons de finir vers midi. Nous en avons déjà parlé, d'ailleurs; nous en avons discuté avec M. Abbot, et M. Benjamin en a également fait état dans sa question au sujet du Code criminel, monsieur Bennett.

J'ai peut-être mal compris, mais je voudrais que vous m'expliquiez votre position au sujet du Code criminel, parce que je pense qu'il ne s'appliquera qu'en cas de conduite avec facultés affaiblies. Il y a déjà la règle G, en vertu de laquelle aucune poursuite n'est possible, puisque les chemins de fer ont un droit de passage. Dans le passé, on se demandait si l'on pourrait poursuivre quelqu'un pour conduite avec facultés affaiblies, lorsqu'il s'agissait d'une locomotive. En fait, on ne pouvait le faire par le passé, car la règle G protégeait l'employé. On ne pouvait le poursuivre pour conduite avec facultés affaiblies, alors que ce projet de loi permet un recours au Code criminel au paragraphe 41.(7). Il me semble que c'est uniquement dans ces circonstances-là qu'on pourra recourir au Code criminel. Toutes les autres infractions sont des contraventions à la loi, non pas au Code criminel.

**M. Bennett:** Monsieur le président, le problème qui nous confronte ici... et d'ailleurs, nous avons demandé l'opinion de notre conseiller juridique là-dessus. Nous

[Text]

seems to bring the Criminal Code into this, be it subclause 41.(7) or whatever. You may be correct. Certainly one of the problems we see is the double jeopardy. I believe Mr. Abbot had a discussion on where a person is not only dismissed from his job for a violation of Code G but also subject to imprisonment under the Criminal Code.

**The Chairman:** You do agree with me that under Rule G under the present Railway Act, he cannot be charged with impairment.

**Mr. Bennett:** This seems to be the interpretation that has been placed on it in law.

**The Chairman:** You have been very fair and objective in this. Several times we have talked about the extension of the Criminal Code. As I read the bill and/or the explanation in the information package we have, the only real extension is in this area of impairment; driving a locomotive while you are impaired. You may have other disciplinary action within your present procedures. However, this involves the Criminal Code in that area and that area alone.

**Mr. Bennett:** With your experience on committee and as a lawyer, you may be reading this a lot better than I am, Mr. Chairman. One of the problems I have—and I must state it—is that when I read the act... and certainly I may feel better after hearing what you say. The problem I have is that I read it to say that I could be held criminally responsible if I have violated any rule.

**The Chairman:** Okay, you have been very... we will be debating that side—

**Mr. Bennett:** I will not debate it because I am not a lawyer and I will—

**The Chairman:** You are quite right. Clause 41 says:

Every person who contravenes a provision of this Act is guilty of an offence. . .

It is the offences under Bill C-105. I just want to try to clarify it. I thought the purpose of this clause was not the fears that you had that under any contravention of the act you are going to be exposed to the Criminal Code, but only with regard to the impairment clause.

**Mr. Bennett:** Mr. Chairman, although you have reassured me somewhat, I certainly would hope that I could file something else with the committee if I—

**The Chairman:** You can. Send it to the clerk. Mr. Angus.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Bennett, on clause 35, which deals with the disclosure by the

[Translation]

craignons un peu cette formulation qui permet le recours au Code criminel, qu'il s'agisse du paragraphe 41.(7) ou d'un autre paragraphe. Vous avez peut-être raison. Mais pour nous, la question de la double punition pose un véritable problème. Je crois que M. Abbot vous a parlé d'une situation où l'employé serait non seulement congédié pour avoir enfreint la règle G, mais pourrait également être emprisonné en application du Code criminel.

**Le président:** Mais vous convenez avec moi que la règle G de la loi actuelle sur les chemins de fer ne permet pas de le poursuivre pour conduite avec facultés affaiblies.

**M. Bennett:** Cela semble être l'interprétation juridique qu'on en donne.

**Le président:** Vous avez fait preuve de beaucoup d'objectivité dans cette discussion. Nous avons parlé plusieurs fois du recours au Code criminel que permet ce projet de loi. D'après mon interprétation du projet de loi et du dossier d'information qu'on nous a distribué, on ne pourra y avoir recours que lorsqu'il s'agit de conduite avec facultés affaiblies, sauf qu'il s'agit de la conduite d'une locomotive. D'autres mesures disciplinaires peuvent être prises conformément aux procédures actuelles. Mais on ne pourra recourir au Code criminel que dans la situation que je viens de vous décrire.

**M. Bennett:** Étant donné votre expérience, puisque vous êtes membre du Comité et avocat aussi, votre interprétation est peut-être beaucoup plus juste que la mienne, monsieur le président. Mais ce qui me préoccupe un peu—je ne puis m'empêcher de le dire—lorsque je lis ce projet de loi... peut-être que vos propos me réconforteront justement. C'est que selon mon interprétation, je pourrais être tenu responsable au pénal si j'enfreignais quelque règle que ce soit.

**Le président:** Merci. Vous avez été très... nous allons débattre cet aspect-là de la question. . .

**M. Bennett:** Je ne pourrai pas le débattre puisque je ne suis pas avocat et. . .

**Le président:** Vous avez raison. L'article 41 prévoit que:

Quiconque contrevient à la présente loi commet une infraction. . .

Il s'agit là d'infractions au projet de loi C-105. J'essaie simplement de clarifier les choses. D'après ce que j'ai pu comprendre, il ne s'agit pas d'exposer les employés à des poursuites en vertu du Code criminel chaque fois qu'il y a contravention à la loi, comme vous semblez le redouter, mais uniquement lorsqu'il est question de conduite avec facultés affaiblies.

**M. Bennett:** Monsieur le président, bien que vous m'ayez rassuré un petit peu, je voudrais pouvoir vous remettre autre chose par la suite si. . .

**Le président:** Oui, vous pouvez l'envoyer au greffier. Monsieur Angus.

**M. Angus:** Merci, monsieur le président. Monsieur Bennett, en ce qui concerne l'article 35 sur

[Texte]

medical practitioners, do you feel that your existing collective agreements are worded strongly enough to give your members the mechanism to appeal any erroneous or unfair reporting by a doctor and a decision by a railway company?

**Mr. Bennett:** I think Mr. Abbot put it very clearly that we certainly have problems with subclauses (3) and (5) the way it is worded there it could become privileged information and held outside of that whole procedure.

• 1155

Setting that argument aside, when you get to medical restrictions, it does become a little more difficult to get into an appeal and grievance procedure. I am not saying there is not... and certain agreements are different from others. I can speak for UTU collective agreements that have pretty sound appeal procedures that under the bill as written I am afraid are not strong enough. I think that could be covered in the bill with an appeal procedure.

**Mr. Angus:** Are there railway employees who would likely be designated as in positions critical to safe railway operations and who are not covered by any collective agreements? I am following up on Mr. Reid's earlier point. Are there people out there who work for the railroads, who are critical to safe railway operations, and who might not have the appeal mechanism as it stands in terms of a collective agreement?

**Mr. Bennett:** I am sure my friend Doug Fletcher feels he is critical to the safe operations of the railway, and certainly he is not protected by any collective agreement.

**Mr. Benjamin:** Neither is the president. They need a union too.

**Mr. Bennett:** We feel the presidents of the railways are protected by God, or someone.

**Mr. Benjamin:** God and governments.

**Mr. Angus:** Let us go down now to actual operations.

**Mr. Bennett:** In our actual operations there are times when through shortage of men you may find operating officers, officials of the railway, operating trains. We may find the same thing happening when they are out under provisions of the collective agreement where they are allowed to drive their off-track, on-track motor cars, or "high-railers", as we call them. They are allowed to ride them.

**Mr. Benjamin:** Then they become a train, when they are on the track.

[Traduction]

l'avertissement médical que peut donner un médecin, pensez-vous que les conventions collectives actuelles protègent suffisamment vos syndiqués pour qu'ils puissent appeler d'une décision erronée ou injuste de la part d'un médecin, ainsi que d'une décision éventuellement prise par une compagnie ferroviaire à la suite d'un avertissement médical?

**M. Bennett:** Je crois que M. Abbot vous a dit très clairement que les paragraphes (3) et (5) nous préoccupent beaucoup, puisqu'ils prévoient la protection de ces renseignements et leur exclusion de toute la procédure.

Mais à part cela, lorsqu'il y a des restrictions d'ordre médical, on peut plus difficilement tenter une procédure d'appel ou de grief. Je ne prétends pas... et toutes les conventions collectives ne se ressemblent pas. Mais je peux vous dire que les conventions collectives des Travailleurs unis des transports prévoient d'assez bonnes procédures d'appel, mais je crains qu'elles ne soient suffisantes face aux dispositions de ce projet de loi. Ce problème pourrait néanmoins être facilement réglé si l'on prévoyait une procédure d'appel dans le projet de loi.

**M. Angus:** Y a-t-il des employés dont les postes pourraient être considérés par les chemins de fer comme des postes critiques du point de vue de la sécurité des opérations ferroviaires et qui ne seraient pas couverts par une convention collective? Ma question rejoint celle de M. Reid tout à l'heure. Est-ce que certains employés des chemins de fer, dont les postes sont critiques du point de vue de la sécurité, qui n'auraient peut-être pas accès au mécanisme d'appel prévu dans les conventions collectives?

**M. Bennett:** Je suis sûr que mon ami Doug Fletcher considère qu'il occupe un poste critique pour la sécurité des opérations ferroviaires, et je peux vous dire qu'il n'est protégé par aucune convention collective.

**M. Benjamin:** Le président non plus. Ils ont besoin d'un syndicat, eux aussi.

**M. Bennett:** Oui, mais nous avons l'impression que les présidents des chemins de fer sont protégés par Dieu, ou par quelqu'un d'autre.

**M. Benjamin:** Par Dieu et les gouvernements.

**M. Angus:** Parlons maintenant des opérations.

**M. Bennett:** Eh bien, dans un contexte opérationnel, il arrive parfois, lorsqu'il y a une pénurie d'employés par exemple, que deux cadres exercent certaines fonctions d'ordre opérationnel. Il en va de même pour les fois où ils conduisent leur voiture spéciale. Ils peuvent le faire à cause de la convention collective.

**M. Benjamin:** Quand elles sont sur la voie, elles font partie du train.

[Text]

**Mr. Bennett:** Well, yes. We will not get into what they become. At any rate, then they would be covered, I would think, under the proposed act.

The other case that comes to mind is the Speno rail-grinding equipment, which is a leased or rented set of equipment, where we have an operator of that engine on the Speno rail-grinder who is under directions of a conductor-pilot. Certainly he is not protected by a trade union, as far as I am aware. I am almost positive they are a non-union outfit.

**Mr. Angus:** That is the operator, or the conductor-pilot?

**Mr. Bennett:** The operator. The conductor-pilot is one of our members.

He is out there with no knowledge of the track or the configuration, and he is operating in that fashion.

**Mr. Angus:** Would he be covered by this bill but not have an appeal mechanism?

**Mr. Bennett:** I believe so.

**Mr. Taylor:** Mr. Bennett, this Bill C-105 deals with railways. Would you think the conditions set out for employees of railways should be generally applicable to bus companies and truck companies?

While we are waiting for an answer, the point that is bothering me is your mention that sections 237 and 238 of the Criminal Code should not be applicable to a locomotive driver. Yet if a bus driver goes to a party on his own time and becomes impaired and is caught and convicted, he is no longer permitted to drive that bus, even though he would not think of drinking while on duty. That is the law for bus drivers and truck drivers. Do you think it would be different for locomotive operators?

**Mr. Bennett:** I am not really sure whether what you just said about the bus driver is true. But even accepting it is—

**Mr. Taylor:** Yes, it is.

**Mr. Bennett:** —I guess the point we are making is that the correlation is not the same. Is it the same for airline pilots; if they lose their driver's license, do they lose their licence to fly?

**Mr. Taylor:** No.

• 1200

**Mr. Bennett:** Certainly I am not required to have a driver's licence to operate an engine. That is the point that we make there.

**Mr. Taylor:** I recognize there is some difference.

**Mr. Benjamin:** There are about eight clauses other than clause 41 amending the Criminal Code. Do you have any

[Translation]

**M. Bennett:** Oui, mais ne parlons pas de cela. Quoi qu'il en soit, je pense qu'ils seraient protégés par les dispositions du projet de loi.

Je songe également à une autre situation possible, où un employé se sert du matériel de meulage des rails Speno—il s'agit de matériel loué; l'opérateur du moteur de la machine de meulage des rails Speno est dirigé par un chef de train-pilote. Que je sache, il n'est pas protégé par un syndicat. Je suis presque sûr que ces employés ne sont pas syndiqués.

**M. Angus:** Vous parlez de l'opérateur ou du chef de train-pilote?

**M. Bennett:** De l'opérateur. L'autre est syndiqué.

Mais sans connaître la voie ni rien, il fait fonctionner une de ces machines.

**M. Angus:** Il serait donc protégé par ce projet de loi et n'aurait pas de droit d'appel?

**M. Bennett:** Il me semble que non.

**M. Taylor:** Monsieur Bennett, le projet de loi C-105 concerne les chemins de fer. Pensez-vous que les conditions établies pour les cheminots devraient s'appliquer aux employés des compagnies d'autocars ou de camionnage?

En attendant votre réponse, je veux vous dire que ce qui m'inquiète, c'est que vous dites que les articles 237 et 238 du Code criminel ne devraient pas s'appliquer aux chauffeurs de locomotive. Mais si un chauffeur d'autobus, pendant ses heures libres, conduit un véhicule avec facultés affaiblies, se fait attraper par la police et qu'il soit reconnu coupable, il ne pourra plus conduire cet autobus, même s'il ne lui serait jamais venu à l'esprit de boire de l'alcool pendant qu'il travaillait. Voilà donc la loi qui s'applique aux chauffeurs d'autobus et aux camionneurs. Pensez-vous que les chauffeurs de locomotive devraient être traités différemment?

**M. Bennett:** Je ne sais pas vraiment si vous avez raison ou non. Mais même si c'est vrai. . .

**M. Taylor:** Oui, c'est vrai.

**M. Bennett:** . . . pour nous, la situation n'est pas la même. Est-ce qu'il en va de même pour les pilotes d'avion? S'ils perdent leur permis de conduire, est-ce qu'ils perdent en même temps le droit de piloter un avion?

**M. Taylor:** Non.

**M. Bennett:** Mais c'est sûr que je n'ai pas besoin d'un permis pour conduire une locomotive. Voilà la différence.

**M. Taylor:** Oui, je vois.

**M. Benjamin:** À part l'article 41, il y a environ huit autres articles qui modifient le Code criminel. Avez-vous

[Texte]

problems with any of them or the fact that it is mainly specifying various kinds of railway equipment? Do you see any problem with those? Do you think they need to be in the Criminal Code, or does it make any difference?

**Mr. Bennett:** I am not sure that it makes a difference, off the top of my head. The point that we are fearful of is the blanket coverage under the code. The chairman is quite right that maybe it is not as bad as I think it is. I want to review that and make further submissions if I feel it is required, because I certainly have read it differently. I guess that was our fear.

**Mr. Benjamin:** You want to consult with your legal eagles.

**Mr. Bennett:** Yes.

**Mr. Benjamin:** A second opinion might be better than the first one you got.

**The Chairman:** That is what all legal opinions are when you do not pay for them; they are just tossed into the hat. There can be different opinions, I agree. Mr. Bennett, I appreciate very much your brief and your oral presentation here today, pinpointing specific concerns. If there is anything further that you want to submit to the committee in a letter to the clerk, that would be more than helpful.

We are still going to have some witnesses before we get into clause by clause. I want to thank you very much for appearing today. This is your first initiation before this august body in this historic old hall, which lets cigar smoke go up to the top and does not asphyxiate everybody.

**Mr. Bennett:** Thank goodness that it does, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I want to thank Mr. Benjamin. Colleagues, I want to thank you for your co-operation here today. This committee stands adjourned until next Tuesday, when we have before us the City of Regina and the City of New Westminster.

We stand adjourned until 9.30 a.m. Tuesday, March 8.

[Traduction]

des réserves au sujet de ces articles ou du fait qu'on y précise différents types de matériel ferroviaire? Est-ce qu'il pose des problèmes sur ce plan-là? Pensez-vous qu'il faille les inclure dans le Code criminel, et est-ce que cela change quelque chose?

**M. Bennett:** Je ne suis pas sûr que cela change quoi que ce soit, pour vous donner ma première impression. Ce que nous craignons, c'est que tout soit assujéti au Code. Le président a peut-être raison de dire que la situation n'est pas aussi négative que je le crois. Mais je voudrais m'informer davantage et vous faire parvenir d'autres observations par la suite, si je l'estime nécessaire, car mon interprétation est certainement très différente. Voilà ce que nous craignons.

**M. Benjamin:** Vous voulez consulter vos conseillers juridiques.

**M. Bennett:** Oui.

**M. Benjamin:** La deuxième opinion sera peut-être plus juste que la première.

**Le président:** C'est toujours pareil lorsqu'on ne les paie pas, on reçoit toutes sortes de consultations différentes. Monsieur Bennett, j'apprécie beaucoup votre mémoire et vos témoignages, puisque vous nous avez fait part de vos préoccupations spécifiques au sujet du projet de loi. Si vous désirez par la suite nous donner d'autres précisions sur votre position, vous pouvez toujours envoyer une lettre à la greffière. Ce serait d'ailleurs très utile.

Nous allons recevoir les témoignages d'autres personnes avant de commencer l'examen article par article. Je voudrais vous remercier infiniment de votre comparaison d'aujourd'hui. Je crois, d'ailleurs, que c'est votre première comparaison devant cette auguste assemblée dans cette salle historique, où la fumée de cigare monte au plafond sans asphyxier tout le monde.

**M. Bennett:** Heureusement, monsieur le président.

**Le président:** Je voudrais remercier M. Benjamin ainsi que mes autres collègues de leur collaboration. La séance est levée jusqu'à mardi prochain, lorsque nous recevrons les représentants des villes de Regina et de New Westminster.

La séance est donc levée jusqu'au mardi 8 mars, à 9h30.















*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

#### WITNESSES

*From the Canadian Railway Labour Association:*

Ed Abbot, Executive Secretary.

*From the United Transportation Union:*

R.A. Bennett, Canadian Legislative Director.

#### TÉMOINS

*De l'Association des syndicats de cheminots du Canada:*

Ed Abbot, secrétaire exécutif.

*Des Travailleurs unis des transports:*

R.A. Bennett, directeur législatif pour le Canada.

27  
2  
HOUSE OF COMMONS

Issue No. 52

Tuesday, March 8, 1988

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 52

Le mardi 8 mars 1988

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the  
Standing Committee on*

## Transport

*Procès-verbaux et témoignages du Comité  
permanent des*

## Transports

---

### RESPECTING:

Bill C-105, An Act to ensure the safe operation of railways and to amend certain other Acts in consequence thereof

### CONCERNANT:

Projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence

---

### WITNESSES:

(See back cover)

### TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament,  
1986-87-88

Deuxième session de la trente-troisième législature,  
1986-1987-1988

## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl L. Gray

### Members

Iain Angus  
Ross Belsher  
Les Benjamin  
Terry Clifford  
Dennis H. Cochrane  
Joe Reid  
Fernand Robichaud  
Gordon Taylor  
Brian Tobin—(11)

(Quorum 6)

Ellen Savage

*Clerk of the Committee*

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl L. Gray

### Membres

Iain Angus  
Ross Belsher  
Les Benjamin  
Terry Clifford  
Dennis H. Cochrane  
Joe Reid  
Fernand Robichaud  
Gordon Taylor  
Brian Tobin—(11)

(Quorum 6)

*Le greffier du Comité*

Ellen Savage

**ORDER OF REFERENCE**

*Extract from the Votes and Proceedings of the House of Commons of Wednesday, March 2, 1988:*

Pursuant to Standing Orders 82(16) and 83, on motion of Mr. Mazankowski, seconded by Mr. Lewis, it was ordered,—That the Supplementary Estimates (E) for the fiscal year ending March 31, 1988, laid upon the Table earlier this day, be referred to the several Standing Committees of the House as follows:—

*To the Standing Committee on Transport*

Transport Votes 1c, 10c, 11c, 20c, 21c, 22c, 23c, 30c, 60c, 65c and 70c

**ATTEST**

ROBERT MARLEAU  
*Clerk of the House of Commons*

**ORDRE DE RENVOI**

*Extrait des Procès-verbaux de la Chambre des communes du mercredi 2 mars 1988:*

Conformément à l'article 82(16) et à l'article 83 du Règlement, sur motion de M. Mazankowski, appuyé par M. Lewis, il est ordonné,—Que le Budget des dépenses supplémentaire (E) pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 1988, déposé sur le Bureau plus tôt aujourd'hui, soit déferé aux divers Comités permanents de la Chambre, ainsi qu'il suit:—

*Au Comité permanent des transports*

Transports, crédits 1c, 10c, 11c, 20c, 21c, 22c, 23c, 30c, 60c, 65c et 70c

**ATTESTÉ**

*Le Greffier de la Chambre des communes*  
ROBERT MARLEAU

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

TUESDAY, MARCH 8, 1988  
(88)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:30 o'clock a.m., in Room 253-D, Centre Block, this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Ross Belsher, Les Benjamin, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

*Other Member present:* Blaine A. Thacker, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

*In attendance:* John Christopher, Research Officer, Library of Parliament. David Cuthbertson, Consultant to the Committee.

*Witnesses: From the City of Regina:* Larry Schneider, Mayor; Marshall Rothstein, Legal Counsel.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, February 10, 1988 relating to Bill C-105, An Act to ensure the safe operation of railways and to amend certain other Acts in consequence thereof. (*See Minutes of Proceedings dated Tuesday, February 23, 1988, Issue No. 49*).

Larry Schneider made an opening statement and, with Marshall Rothstein, answered questions.

At 11:03 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage  
*Clerk of the Committee*

**PROCÈS-VERBAL**

LE MARDI 8 MARS 1988  
(88)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 30, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

*Membres du Comité présents:* Ross Belsher, Les Benjamin, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

*Autre député présent:* Blaine A. Thacker, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

*Aussi présents:* John Christopher, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement. David Cuthbertson, conseiller du Comité.

*Témoins: De la municipalité de Regina:* Son honneur le maire Larry Schneider; Maître Marshall Rothstein, conseiller juridique.

Le Comité réexamine son ordre de renvoi du mercredi 10 février 1988 relatif au projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence. (*Voir Procès-verbaux du mardi 23 février 1988, fascicule n° 49*).

Larry Schneider fait une déclaration préliminaire, puis lui-même et Maître Marshall Rothstein répondent aux questions.

À 11 h 03, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*  
Ellen Savage

## EVIDENCE

*[Recorded by Electronic Apparatus]**[Texte]*

Tuesday, March 8, 1988

• 0930

**The Chairman:** Colleagues, I see a quorum for hearing evidence, and our witnesses are here.

I would like to welcome Mayor Schneider and his officials from the City of Regina. Welcome, Your Worship, from the great big sky country of the west. I am from the deep east and have been in the deep west, and certainly have enjoyed some of the big sky country. I am glad to have you here on Bill C-105.

Before we start, I just want to publicly congratulate the staff on what they have prepared for me. Because of the problems with translation and getting things done immediately, it was prepared for me but can be delivered to those members who want to avail themselves of it. After consultation with the City of Regina, our staff prepared the memos you have in front of you, which to me outline in a very interesting way a summary of the witnesses' evidence, the problems, and even suggested questions. They also prepared a comparison of Bill C-105 with the area railway relocation bill, as well as the history of the rail relocation project in Regina.

I want to compliment the staff for doing that. If members want to avail themselves of it, fine. If they object, I am still going to ask them to do it. When they prepare something in one night, we just cannot functionally get it out in bilingual form. That is why we cannot distribute it as committee work, but that is the way it is. To me, this is what the staff should be doing. It came as a result of the appearance of our first witness, Mr. Abbott. Frankly, we did not really have too much preparation on his long brief.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Mr. Chairman, I would just like to make a brief comment. Even though my colleagues from the Official Opposition are not here, when it is time to talk about the budget for the Standing Committee on Transport, it might be worthwhile to have someone else work in conjunction with our researchers, so that perhaps the stuff could come out at the same time. I say that constructively, not destructively. At the same time, I thank you for sending me the information in English. I do read it from time to time.

**The Chairman:** As I say, it is not sent officially at all. We all know the constraints we are under. I appreciate

## TÉMOIGNAGES

*[Enregistrement électronique]**[Traduction]*

Le mardi 8 mars 1988

**Le président:** Chers collègues, nous sommes suffisamment nombreux pour entendre des témoins et nos témoins sont arrivés.

Je souhaite la bienvenue au maire Schneider de la ville de Regina et à ses collaborateurs. Bienvenue à vous, qui représentez la région des grandes étendues de ciel. Je suis du fin fond de l'Est, j'ai eu l'occasion d'aller dans le fin fond de l'Ouest, et ces grandes étendues m'ont beaucoup plu. Je suis heureux de vous recevoir et d'entendre votre opinion sur le Bill C-105.

Avant de commencer, je tiens à féliciter le personnel pour la documentation qu'il m'a préparée. Faute de temps, et à cause de certains problèmes de traduction, ces documents ont été préparés pour moi, mais je peux certainement les communiquer à ceux qui désireraient les voir. Après consultation avec la municipalité de Regina, notre personnel a préparé les notes d'information que vous avez sous les yeux et qui contiennent un résumé très intéressant de l'intervention des témoins, des problèmes exposés, et également des questions suggérées. Il y a aussi une comparaison entre le Bill C-105 et le bill sur le déplacement des voies de chemin de fer ainsi qu'un historique du projet de déplacement des voies à Regina.

Je tiens à féliciter le personnel pour ce travail. Si les députés veulent en profiter, parfait. S'ils ont des objections, je continuerai tout de même à demander ce genre de travail, car on ne peut pas s'attendre à ce que le personnel produise un document bilingue quand il dispose d'une seule nuit pour le préparer. C'est la raison pour laquelle nous ne pouvons pas distribuer cette documentation au Comité sous forme de document de travail, mais c'est ainsi. À mon avis, le personnel est justement là pour cela, et j'ai décidé de lui demander de faire cette préparation après avoir entendu notre premier témoin, M. Abbott, car son mémoire était très long, et franchement, nous n'étions pas bien préparés à l'entendre.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Monsieur le président, une courte observation. Bien que mes collègues de l'Opposition officielle ne soient pas là, lorsque nous discuterons du budget du Comité permanent des transports, nous pourrions peut-être demander à quelqu'un d'aider nos documentalistes pour que tous les documents puissent être prêts en même temps. C'est une suggestion constructive, ce n'est pas une critique. En même temps, je vous remercie de m'avoir envoyé ces informations en anglais. Il m'arrive de les lire.

**Le président:** Comme je l'ai dit, ce n'est pas officiel. Nous savons que nous ne sommes pas autorisés à le faire

[Text]

your comments, Mr. Gray. I hope they continue the work, because this is what we are here for and this is why we have this committee structure.

With no further ado, I would like to call on Mayor Schneider. I understand you would like to go over your brief and/or read it. We just received it. So that might help focus members' attention to the issue. Whether you want to paraphrase it or highlight it, we are in your hands. We are here until 11 a.m. and you are our only witness. We do not have to fill the whole void, but we may.

**His Worship Mayor Larry P. Schneider (City of Regina):** Thank you, Mr. Chairman. I appreciate this opportunity very much. I will attempt to skip over the 20-odd pages and not read them all.

I would just begin with the City of Regina's position. The City of Regina strongly opposes clause 112 of Bill C-105, which repeals the Railway Relocation and Crossings Act, RRCA. Regina submits that Parliament should streamline the provisions of the RRCA to make it a more workable, practical alternative for municipalities should it not be possible for municipalities to reach agreements respecting relocation with railway companies.

• 0935

Regina supports the objectives of the safety provisions in Bill C-105 and commends the Government of Canada on these initiatives. However, Regina has some observations on some specific provisions and recommends close consultation with municipalities in the preparation of regulations under the bill.

We feel the standing committee should extend its sittings and travel to other parts of Canada to provide Canadian municipalities with the opportunity for making submissions relative to the repeal of RRCA.

Historically railways, because of their importance in the movement of passengers and freight, were given extensive rights by legislation to obtain property at a location of their choosing. Once Parliament granted a charter on authority to construct lines, railways were able to exercise the power of expropriation to obtain lands with few restrictions.

Eventually municipalities found themselves laced with railway tracks, sometimes in undesirable locations, and, unlike the railways themselves, municipalities had no power to expropriate lands of federal railways. Where railway location was desirable in the public interest for safety reasons, a municipality was forced to go cap in hand to the railways and was subject to their unfettered

[Translation]

officiellement. Monsieur Gray, j'apprécie vos observations, et j'espère que notre personnel continuera à faire cet excellent travail, car c'est justement son rôle, et c'est la raison d'être de ce Comité.

Sans plus attendre, je vais donner la parole au maire Schneider. Vous voulez parcourir votre mémoire ou le lire? Nous venons de le recevoir. Peut-être pourriez-vous attirer l'attention des membres sur les principaux sujets abordés. Je ne sais pas si vous voulez le parcourir oralement, en détacher les points principaux, c'est à vous d'en décider. Nous sommes là jusqu'à 11 heures, vous êtes notre seul témoin, nous ne sommes pas forcés d'utiliser tout ce temps, mais rien ne nous en empêche non plus.

**Son honneur le maire Larry P. Schneider (municipalité de Regina):** Merci, monsieur le président. J'apprécie beaucoup cette occasion que vous m'offrez. Je vais essayer de survoler cette vingtaine de pages, je n'ai pas l'intention de les lire.

Je commence par la position de la municipalité de Regina. La municipalité s'oppose fermement à l'article 112 du projet de loi C-105 qui abroge la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer. Regina considère que le Parlement devrait remanier les dispositions de la Loi sur le déplacement des lignes, les rendre plus utilisables, plus pratiques pour les municipalités qui ne réussissent pas à se mettre d'accord avec les compagnies de chemin de fer sur le déplacement des lignes.

Regina est en faveur des objectifs de sécurité du Bill C-105 et félicite le gouvernement du Canada d'avoir pris ces initiatives. Cela dit, Regina a certaines observations à formuler sur plusieurs dispositions et recommande une consultation étroite avec les municipalités pour la préparation de la réglementation qui accompagnera le bill.

Nous pensons que le comité permanent doit prolonger ces séances et se rendre dans d'autres régions du Canada pour donner aux municipalités canadiennes la possibilité d'exprimer leur opinion sur l'abrogation de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer.

Dans le passé, à cause de leur importance pour le transport des passagers et du fret, les chemins de fer avaient des droits juridiques importants qui leur permettaient de choisir et d'acquérir certains terrains. Quand le Parlement avait accordé une charte pour la construction de certaines lignes, les chemins de fer pouvaient exproprier les terrains avec peu de restrictions.

Certaines municipalités ont fini par être sillonnées par des voies de chemin de fer, parfois regrettablement placées, mais contrairement aux compagnies, les municipalités n'avaient pas le pouvoir d'exproprier les terres des chemins de fer fédéraux. Quand l'emplacement des voies était justifié par l'intérêt public et par des raisons de sécurité, la municipalité devait aller supplier

## [Texte]

demands. There was no legal process to balance the interests of municipalities and the railways.

The RRCA was intended to correct this imbalance. It provides for the National Transportation Agency to receive relocation applications to ensure that the railways do not lose as a result of relocation and to ensure that they do not profit at the expense of municipalities and their citizens who require railway location. The act provides a mechanism for taking railway lands for urban development.

In March 1984, Regina filed an application under the RRCA with the Canadian Transport Commission for relocation of all lines and facilities of CN and certain lines of CP in Regina. Having had first-hand experience with the controversial and precedent-setting case under the RRCA, Regina has gained an understanding of the RRCA, its benefits and its difficulties. Notwithstanding its deficiencies, the RRCA is of great value to Canadian municipalities. For this reason Regina strongly opposes clause 112 of Bill C-105 which would repeal the RRCA.

Part one of the RRCA adversely affects municipalities. Parts two and three of the RRCA, which deal with improvements to grade crossings and grade separations and federal grants for such work, are carried forward in modified form in Part I of Bill C-105.

Part one of the RRCA provides that (a) municipalities may apply for and obtain railway relocation orders from the agency; (b) that railway companies are to break even, neither profit nor lose as a result of relocation; (c) that an independent tribunal, the agency, adjudicate the break-even determination; (d) that through the federal Minister of Public Works, railway lands may be expropriated and subsequently conveyed to a municipality; and (e) that there be an opportunity for municipalities to receive federal funding for improvements to urban areas in amounts not exceeding 50% of the net costs of railway relocation.

Repeal of the RRCA will take from municipalities the right to obtain relocation orders. The break-even principal will disappear, as will the right to have an independent adjudication of the break-even determination. There will be no mechanism for municipalities to acquire railway property for public purposes if railways refuse to agree to a voluntary sale. The opportunities for municipalities to receive federal funding for improvements to urban areas will be lost.

## [Traduction]

les compagnies et elles étaient forcées de se soumettre à leurs exigences. Aucune disposition légale ne permettait de faire la part des intérêts des municipalités et des compagnies de chemins de fer.

La Loi sur le déplacement des lignes devait rectifier ce déséquilibre. Aux termes de cette loi, les demandes de déplacement des voies doivent être soumises à l'Office national des transports qui s'assure que le déplacement ne fait pas perdre quelque chose à la compagnie de chemin de fer et que celle-ci ne profite pas non plus aux dépens des municipalités et des citoyens qui demandent le déplacement des voies. La loi prévoit un mécanisme qui permet d'utiliser les terres des chemins de fer pour le développement urbain.

En mars 1984, Regina a déposé une demande devant la Commission canadienne des transports en vertu de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemins de fer; elle demandait le déplacement de toutes les lignes et installations du CN et de certaines lignes du CP à Regina. Après cette expérience directe à l'occasion d'une affaire très controversée qui est devenue un véritable précédent, Regina comprend aujourd'hui particulièrement bien la Loi sur le déplacement des lignes, ses avantages et ses inconvénients. En dépit de ces lacunes, la Loi sur le déplacement des lignes est un outil précieux pour les municipalités. Pour cette raison, Regina s'oppose fermement à l'article 112 du Bill C-105 qui abroge la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer.

La première partie de cette loi a un effet négatif sur les municipalités. Les parties deux et trois, qui traitent des améliorations aux passages à niveau et aux passages à niveau multiples et des subventions fédérales disponibles pour ces travaux, sont reprises avec certaines modifications dans la partie I du projet de loi C-105.

La partie un de la Loi sur les déplacements des lignes prévoit que a) les municipalités peuvent demander et obtenir de l'Office un décret de déplacement de voies ferrées; b) que les compagnies de chemin de fer ne doivent pas profiter ou souffrir financièrement du déplacement d'une ligne; c) qu'un tribunal indépendant, l'Office, détermine ce qui constitue le statu quo; d) que les terrains des chemins de fer peuvent être expropriés par l'entremise du ministère des Travaux publics fédéral et, par la suite, cédés à la municipalité; et e) que les municipalités peuvent demander des fonds fédéraux pour l'amélioration de certains secteurs urbains, des fonds ne dépassant pas 50 p. 100 des coûts nets de déplacement des voies de chemin de fer.

En supprimant la Loi sur les déplacements des lignes, on empêchera les municipalités d'obtenir des décrets de déplacement. Le principe du statu quo financier disparaîtra, de même que la possibilité de faire appel à une instance indépendante pour déterminer où se situe ce statu quo. Si les chemins de fer refusent de conclure une vente volontairement, les municipalités n'auront plus aucun moyen d'acquiescer des terrains appartenant aux chemins de fer dans l'intérêt public.

## [Text]

It is important that municipalities be able to obtain relocation orders. While virtually all municipalities would wish to negotiate railway location agreements with railways, sometimes negotiations fail to result in agreements. Relocation orders are a last resort, but are necessary when negotiations with railways fail to result in agreements. Without the opportunity to obtain orders for relocation, municipalities have no legal power to force railways to negotiate reasonable relocation agreements with them.

In the absence of the RRCA, where agreements cannot be reached, municipalities would be precluded from satisfying public interest if there are requirements where federal railway companies are involved. There is no logical reason why such an impediment should be imposed, and why the will of federal railway companies should be paramount to the public interest objectives of municipalities, including safety.

• 0940

If the existence and location of railway lines is inconsistent with the public interest including safety considerations, relocation should take place. However, this is not a free market under which a municipality has alternatives. Without municipalities having the opportunity to obtain relocation orders, nothing prevents railway companies from making unreasonable demands or simply refusing to relocate.

Repeal of the RRCA re-establishes the monopoly that railroads had in respect of relocation prior to its enactment. Regina urges your committee not to permit the re-establishment of that monopoly.

The break-even principle is critical. Under the RRCA, the railways are to break even, that is, neither profit nor lose from relocation. There is sound justification for this approach. It protects the public from unreasonable claims for compensation by railways, while ensuring that if railways are forced to move they are fully compensated for any losses they incur as a result of such a move. A break-even formula is also consistent with expropriation principles.

Regina is concerned that in the absence of the break-even principle, railway companies will insist they be entitled to retain the land on which their facilities were located, or be compensated for its fair market value, plus be provided with new facilities at a new location. This was apparently the experience of the City of Saskatoon in the 1960s prior to the enactment of the RRCA. Even in Regina's application under the RRCA, CN continued to take this position.

## [Translation]

Les municipalités ont absolument besoin de ces décrets de déplacement des lignes. Toutes les municipalités préfèrent négocier des ententes de déplacement avec les chemins de fer, mais il arrive qu'on ne trouve pas de terrain d'entente. Les décrets de déplacement sont un dernier recours, mais ils sont nécessaires quand on ne réussit pas à se mettre d'accord avec les compagnies de chemin de fer. Sans cette possibilité, les municipalités n'ont aucun moyen légal de forcer les chemins de fer à négocier des ententes de déplacement raisonnables.

En l'absence de la Loi sur le déplacement des lignes, lorsqu'il est impossible de se mettre d'accord, les municipalités ne pourront pas défendre l'intérêt public lorsque les compagnies de chemin de fer fédérales constituent un obstacle. Il n'y a pas de raison logique d'imposer cette restriction, pas de raison non plus pour que la volonté des compagnies de chemin de fer fédéral l'emporte sur les objectifs d'intérêt public des municipalités, y compris celui de la sécurité.

Lorsque l'existence et la situation des lignes de chemin de fer ne vont pas dans l'intérêt public et nuisent à la sécurité, il convient de déplacer les voies. Cela dit, il ne s'agit pas d'un marché libre et la municipalité n'a pas d'autres possibilités. Si elle n'est pas en mesure d'obtenir un décret de déplacement, rien n'empêche les compagnies de chemin de fer d'imposer des exigences déraisonnables ou, tout simplement, de refuser de déplacer ces voies.

En abrogeant la Loi sur le déplacement des lignes, on rétablit l'ancien monopole du déplacement dont jouissaient jadis les compagnies. Regina supplie votre Comité de ne pas permettre le retour de ce monopole.

Le principe du statu quo financier est particulièrement critique. Avec la Loi sur le déplacement des lignes, les compagnies de chemin de fer doivent maintenir un statu quo financier, c'est-à-dire ne pas faire de bénéfices et ne pas éprouver de pertes à la suite d'un déplacement de voies. Cette démarche est tout à fait justifiée. Elle protège le public puisqu'elle empêche les compagnies de chemin de fer d'exiger des compensations excessives; en même temps, elle permet d'indemniser pleinement les compagnies de chemin de fer qui sont forcées de déménager et de compenser également les pertes consécutives à ce déménagement. Cette formule du statu quo est également conforme aux principes d'expropriation.

Regina craint que sans ce principe les compagnies de chemin de fer insistent pour conserver les anciens terrains ou pour les vendre à leur valeur marchande tout en obtenant de nouveaux terrains. Apparemment, c'est ce qui est arrivé à Saskatoon dans les années 60 avant l'entrée en vigueur de la Loi sur le déplacement des lignes. D'ailleurs, quand Regina a déposé une demande dans le cadre de la Loi sur le déplacement des lignes, le CN avait toujours la même position.

**[Texte]**

In claiming compensation for both the value of its existing land and the cost of reinstatement at a new location, a railway is profiting from relocation necessary in the public interest. There is no justification for a railway company to profit from relocation when no other person in the municipality would be entitled to such profit in similar circumstances. A break-even formula only ensures that railways are treated fairly, and the same as all other persons.

If railways are allowed to profit from relocation, relocation costs will go up, and relocation projects will thereby be discouraged. Such a result would be contrary to the objective of enhancing public safety.

It is fundamental that an independent agency adjudicate the break-even determination. In the case of Regina's RRCA application, the differences between the city's and the railway's estimates as to what constituted break even was approximately \$70 million. The railway's estimates are in fact almost three times the amount of the city's estimates. This indicates just how wide the differences of opinion can be on the break-even calculation.

Without an independent agency adjudicating the break-even determination, there is no doubt municipalities will be put to vastly increased costs for railway relocation.

Some examples in the case of the Regina application will indicate how these differences arise, and why an independent adjudication is necessary. The city proposed that both CP and CN utilize one section of relocated CP trackage using a running-rights agreement. The basis of the city's position was that there was insufficient traffic to warrant the construction of two separate lines in that area. However, CN insisted on its own line. The agency found that the city's position was more reasonable, and that only one line should be constructed.

The city argued that the additional cost of moving grain as a result of relocation would be reflected in the formulas under which the railways are compensated under the Western Grain Transportation Act. It was the city's position that the railways should not be compensated twice for additional costs as a result of rail relocation, once under the WGTA, and again under the RRCA. While the city would have preferred that compensation continue under the WGTA, the commission determined that the city should pay for the additional costs of moving grain as a result of rail relocation, but that adjustments should be made to the compensation payable by producers and the federal government under the WGTA to ensure that railroads not be doubly compensated.

**[Traduction]**

Une compagnie de chemin de fer qui exige d'être dédommée pour la valeur des terres qu'elle possède et pour ses coûts d'installation dans un emplacement nouveau profite d'un déplacement nécessaire à l'intérêt public. Il n'est pas normal qu'une compagnie de chemin de fer profite d'une telle transaction quand personne d'autre dans la municipalité ne serait autorisé à le faire dans des circonstances comparables. La formule du statu quo permet simplement de s'assurer que les chemins de fer sont traités équitablement tout comme les autres parties.

Si on autorisait les chemins de fer à faire des bénéfices à l'occasion d'un déplacement de lignes, les coûts des déplacements augmenteraient, ce qui découragerait les projets de déplacement. Dans ces conditions, les considérations de sécurité dans l'intérêt du public seraient négligées.

Il est essentiel qu'un organisme indépendant se prononce sur ce qui constitue le statu quo financier. Quand Regina a déposé sa demande dans le cadre de la Loi sur le déplacement des lignes, il y avait une différence d'environ 70 millions de dollars entre l'évaluation du statu quo d'après la municipalité et celle du chemin de fer. En fait, l'évaluation de la compagnie est presque le triple de celle de la municipalité. Cela vous donne une idée des écarts qui peuvent exister.

Sans un organisme indépendant chargé de déterminer ce qui constitue le statu quo, les municipalités verront sans doute les coûts de déplacement des voies augmenter énormément.

Des exemples tirés de la demande de Regina vous montreront d'où viennent ces écarts, et pourquoi un arbitrage indépendant est nécessaire. La ville avait proposé que le CP et le CN utilisent une section des voies déplacées par le CP après avoir négocié un droit de passage. La ville considérait que le trafic n'était pas suffisant pour justifier la construction de deux lignes séparées dans le secteur. Le CN insista pour posséder sa propre ligne. L'organisme d'arbitrage décida que la position de la ligne était plus raisonnable, qu'il suffisait de construire une seule voie.

La ville prétendait que l'augmentation des coûts de transport des céréales à la suite du déplacement des voies allait se répercuter sur les tarifs de chemin de fer au terme de la Loi sur le transport du grain de l'ouest. D'après la ville, il n'était pas normal que les chemins de fer soient dédommés deux fois pour les frais occasionnés par le déplacement des voies, une fois en vertu de la Loi sur le transport des grains de l'ouest et une fois en vertu de la Loi sur le déplacement des lignes. La ville aurait préféré qu'on conserve la compensation en vertu de la Loi sur le transport des grains de l'ouest, mais la commission détermina que la ville devait payer les frais supplémentaires de transport des grains occasionnés par le déplacement des voies mais que cela devait s'accompagner d'un ajustement de la compensation payable par les producteurs et par le gouvernement fédéral dans le cadre

[Text]

CN alleged that its additional cost of industrial switching would approximate \$6 million as a result of rail relocation. The city argued that there would be no additional cost, because the location of the new CN yard would be closer than the existing CN yard to the industrial areas of Regina. The commission accepted the city's position.

Both railways made claims for indemnities for remote potential liability. In the case of CP, for example, one of its claims was for an indemnity for potential income tax liability of about \$24 million that it might incur as a result of receiving payments from the city for relocation costs. The city's position was that it was inconceivable that CP would incur liability for income tax relative to payments that were intended to ensure that it only broken even. The city also agreed to any financial structuring of the transaction that would avoid the possibility of income tax liability.

Prior to the hearing before the commission, Regina had asked CP to request an advance tax ruling from Revenue Canada as to potential income tax liability resulting from rail relocation. CP refused to request that ruling. Had such a ruling been obtained, it is quite possible that any doubt—no matter how remote—as to CP's tax liability might well have been resolved. The commission refused to order an open-ended indemnity.

• 0945

These are only a few of the examples of differences between Regina and the railways in the Regina application. In the absence of an independent adjudication, a railway can insist on unreasonable compensation. Regina's experience indicates that there is every probability this would occur with repeal of the RRCA.

The application of the federal Expropriation Act and federal funding has been touched on—some aspects, at least—and I wish now to jump to the second paragraph on page 11.

Is the RRCA workable? It has been suggested that it is difficult to force railways to relocate under the RRCA and that, therefore, the law should not provide any tribunal with the authority to make relocation orders. The fact that there have only been two cases under the RRCA and the length and difficulty of the Regina proceedings before the commission and the courts have been cited in support of this argument.

It is not unusual for the early cases under a controversial statute to result in lengthy adversarial proceedings. Moreover, the railways have virtually unlimited resources to take every step possible to resist, if they think it is in their interest to do so. It would be

[Translation]

de la Loi sur le transport des grains de l'ouest pour que les chemins de fer ne soient pas dédommages deux fois.

Le CN prétendait que les raccordements industriels rendus nécessaires par le déplacement des voies allaient coûter environ 6 millions de dollars. La ville prétendait qu'il n'y aurait pas de frais supplémentaires puisque la nouvelle gare de triage du CN serait plus proche de la zone industrielle de Regina que l'ancienne. La commission se rangea du côté de la ville.

Les deux compagnies réclamaient des indemnités pour d'éventuelles et peu probables obligations. Le CP, par exemple, réclamaient entre autres choses une indemnité pour une éventuelle responsabilité fiscale d'environ 24 millions de dollars à la suite des paiements pour le déplacement des voies effectué par la ville. La ville considérait que l'impôt sur le revenu du CP n'avait aucune chance d'augmenter à cause de paiements calculés pour maintenir le statu quo. La ville acceptait également toute mesure de restructuration financière susceptible d'éviter une augmentation de l'impôt sur le revenu.

Avant les audiences devant la commission, Regina demanda au CP de demander à Revenu Canada une décision anticipée sur la situation fiscale de la compagnie à la suite du déplacement des voies. Le CP refusa de demander cette décision. Or, avec une telle décision, il est fort possible qu'on ait réussi à dissiper toute crainte de responsabilité fiscale pour le CP. La commission refusa d'imposer une indemnité indéterminée.

Voilà quelques exemples seulement qui prouvent à quel point la position de Regina et celle des chemins de fer diffèrent. En l'absence d'une décision indépendante, une compagnie de chemin de fer peut exiger une compensation déraisonnable. L'expérience passée de Regina lui a prouvé que c'est probablement ce qui se produira si on abroge la loi sur le déplacement des lignes.

On a parlé des dispositions de la Loi fédérale sur l'expropriation et du financement fédéral, du moins de certains aspects de ses dispositions, et je passe maintenant au deuxième paragraphe de la page 11.

Est-ce que la Loi sur le déplacement des lignes est applicable? Certains ont prétendu qu'il était difficile de forcer les chemins de fer à déplacer leurs lignes en invoquant la Loi sur le déplacement des lignes et qu'il ne fallait donc pas donner à un tribunal quelconque le pouvoir de prendre des décrets de déplacement. Le fait qu'il y ait eu deux causes seulement en vertu de la Loi sur le déplacement des lignes, la longueur et la difficulté des démarches avant que la commission et les tribunaux ne prennent une décision au sujet de Regina semblent confirmer cet argument.

Les premières causes en vertu d'un statut controversé sont souvent longues et difficiles. De plus, les chemins de fer ont des ressources pratiquement illimitées et peuvent prendre toutes les mesures possibles pour résister s'ils jugent qu'il y va de leur intérêt. Il serait paradoxal de

*[Texte]*

indeed ironic that a statute is repealed because a party subject to it has demonstrated that it has the ability to unreasonably resist the proceedings under that statute. On the contrary, such demonstrations should result in the streamlining of the statute to ensure its objectives can be reasonably met.

Moreover, it is not a proper measure to assess the value of the RRCA on the basis of the number of cases heard under it. The existence of the statute affords a municipality the opportunity of negotiating a voluntary railway relocation agreement under circumstances where the municipality has at least what approaches a reasonable bargaining position against the railway. It is the existence of the statute that creates this more even negotiating environment and leads to reasonable negotiated settlements between municipalities and railways.

Regina strongly recommends that Part I of the RRCA not be repealed with the enactment of Bill C-105. Only with the continuation of Part I of the RRCA will municipalities have an opportunity of making reasonable agreements with railway companies for relocation, while being able to apply for relocation orders as a last resort. Regina believes that continuation of Part I of the RRCA is compatible with the enactment of Bill C-105. The agency should continue to have jurisdiction to make relocation orders and to determine the break-even calculation required to keep the railways from either profiting or losing as a result of relocation.

However, railways, municipalities and the agency should be subject to those provisions of Bill C-105 that require the Minister approve any project insofar as safety considerations are concerned. Regina's submission that Part I of the RRCA be retained is not intended to imply it has no deficiencies. It should be streamlined and inconsistencies within it should be resolved. Regina would be pleased to provide government officials with whatever assistance we can to improve the RRCA.

Regina supports the objectives of Bill C-105 relating to railway safety. It is in the interests of municipalities and indeed all Canadians that railway safety be enhanced and legislation be specifically directed towards safety standards and rules that will help achieve this objective. Regina commends the Government of Canada on those aspects of Bill C-105.

However, we have some observations relative to the following matters. Clause 13 of Bill C-105 limits federal funding for grade separations to 50% of the capital costs of the work. Section 16 of the RRCA provides for grants of up to 80% for grade separations. Reducing the federal contribution for grade separations is not consistent with the overall objective of Bill C-105, which is to enhance safety. Regina recommends that the formula for federal grants under section 16.(7) of the RRCA be retained.

*[Traduction]*

supprimer un statut simplement parce qu'une des parties en cause a prouvé qu'elle pouvait opposer une résistance excessive aux procédures prévues par ce statut. Au contraire, on devrait essayer de simplifier le statut en question pour lui permettre d'atteindre ses objectifs.

De plus, on ne peut pas juger de la valeur de la Loi sur le déplacement des lignes au nombre des causes qu'ils ont invoquées. L'existence de cette loi permet à la municipalité de négocier une entente de déplacement volontaire et lui donne, ne serait-ce que dans une faible mesure, les moyens de négocier avec la compagnie. L'existence de ce statut introduit un élément d'équilibre dans les négociations et permet d'espérer des règlements raisonnables entre les municipalités et les chemins de fer.

Regina recommande fermement que le Bill C-105 ne supprime pas la première partie de la Loi sur le déplacement des lignes. Cette première partie de la loi est le seul outil qui permettra aux municipalités de conclure des ententes de déplacement raisonnables avec les compagnies de chemin de fer et qui leur permettra de demander des décrets de déplacement en dernier ressort. Regina est persuadé que le maintien de la première partie de la loi est compatible avec les dispositions du projet de loi C-105. La commission doit conserver le pouvoir d'émettre des décrets de déplacement et celui de calculer le statu quo financier, seul moyen pour empêcher les chemins de fer de profiter ou de souffrir du déplacement de leurs installations.

Cela dit, les compagnies de chemin de fer, les municipalités et la commission doivent respecter les dispositions du Bill C-105 qui exigent l'approbation du ministre pour n'importe quel projet qui comporte des considérations de sécurité. En demandant le maintien de la partie 1 de la Loi sur le déplacement des lignes, Regina ne prétend pas que cette disposition est sans défaut. Il y a tout lieu de l'améliorer, et en particulier de supprimer certaines contradictions. Regina se ferait un plaisir d'aider les autorités gouvernementales à améliorer cette loi.

Regina est en faveur des objectifs du Bill C-105 en ce qui concerne la sécurité des chemins de fer. Les municipalités et tous les Canadiens ont intérêt à ce qu'on améliore la sécurité des chemins de fer en adoptant des dispositions législatives qui imposent des normes et des règlements à cet effet. Regina félicite le gouvernement du Canada pour ces passages du Bill C-105.

Cela dit, j'ai certaines observations à formuler sur les questions suivantes; l'article 13 du Bill C-105 limite la contribution fédérale aux coûts des sauts-de-mouton à 50 p. 100 des coûts d'immobilisations. L'article 16 de la Loi sur le déplacement des lignes prévoit des subventions pouvant aller jusqu'à 80 p. 100 des coûts pour les sauts-de-mouton. La réduction de la contribution fédérale pour les sauts-de-mouton est contraire aux objectifs du Bill C-105 qui sont d'améliorer la sécurité. Regina recommande qu'on maintienne la formule de calcul des subventions

[Text]

Moreover, in its submission to you CP has stated that the last federal commitment for funds to increase public safety at crossings was \$230 million in 1978, and that money has now been spent. Regina agrees with CP that a new federal commitment is now required.

I skip to the paragraph numbered 3 on page 14. Land-use jurisdiction is normally that of a province or its municipalities. Nonetheless, clause 24 empowers the Governor in Council to make regulations respecting the control or prohibition of buildings, structures, mines, drainage systems, storage of materials, or any other activities on land adjoining a railway. It is not clear whether such regulations are intended to apply generally or whether they may apply to specific locations.

While Regina endorses the safety objective of clause 24, we are concerned that in an area in which municipalities normally have responsibility, the jurisdiction of the Governor in Council is exceedingly broad. It covers virtually every type of land development or use. It does not recognize any limitation on the acreage or dimensions of the land and gives the Governor in Council unfettered discretion about what may or may not constitute a threat to safe railway operations.

• 0950

At the very least, in view of the potential override of provincial or municipal land use controls by the Governor in Council, there should be consultation with provinces and/or municipalities before jurisdiction is exercised under section 24. Such consultation is provided for under subsection 4.4(3) of the Aeronautics Act in terms of zoning regulations of lands adjacent to airports. Regina recommends that Bill C-105 provide for such consultation.

The scheme of Bill C-105 is to place in regulations many of the provisions now covered by sections of the Railway Act. Examples of significance to municipalities are provisions in the Railway Act relating to fencing, control of weeds, control of dry grass, speed whistles, fire guards and the blocking of crossings.

Regina strongly recommends that the preparation of such regulations be done in consultation with all interest parties, not the last of whom are the municipalities which railways operate in and through. This would be consistent with the manner in which this government has proceeded in terms of the National Transportation Act 1987 and Bill C-105.

[Translation]

fédérales prévues par l'article 16.(7) de la Loi sur le déplacement des lignes.

De plus, dans son intervention le CP vous a dit que les derniers fonds engagés par le gouvernement fédéral pour augmenter la sécurité publique aux passages à niveau s'élevaient à 230 millions de dollars en 1978 et que cet argent avait maintenant été dépensé. Regina est d'accord avec le CP: il est temps maintenant pour le gouvernement fédéral d'engager de nouvelles sommes.

Je passe le paragraphe 3 à la page 14. D'ordinaire, la province ou ses municipalités sont responsables de l'utilisation des terres. Cela dit, l'article 24 autorise le gouverneur en conseil à adopter des règlements sur le contrôle ou l'interdiction de construire des immeubles, des structures, mines, systèmes de drainage, entreposages de matériaux ou autres sur des terrains attenants à une ligne de chemin de fer. On ne sait pas très bien si ces dispositions s'appliquent généralement ou si elles sont réservées à certains terrains.

Regina approuve les objectifs de sécurité de l'article 24, mais il lui semble que c'est accorder au gouverneur en conseil un pouvoir excessif dans un domaine qui relève normalement des municipalités. Il s'applique pratiquement à tous les projets de mise en valeur ou d'utilisation de la terre. Il ne fixe aucune limite à la superficie ou aux dimensions du terrain et donne au gouverneur en conseil un pouvoir discrétionnaire absolu pour déterminer ce qui constitue ou non une menace pour la sécurité de l'exploitation ferroviaire.

Étant donné que les décisions du gouverneur en conseil relatives à l'utilisation des terrains risquent de l'emporter sur celles des provinces ou des municipalités, il faudrait au moins tenir des consultations avec les provinces ou les municipalités avant d'exercer les pouvoirs prévus à l'article 24. Cette consultation est prévue dans le paragraphe 4.4(3) de la Loi sur l'aéronautique, où il est question des règlements de zonage des terrains situés à proximité des aéroports. Regina recommande que le projet de loi C-105 prévoit également ces consultations.

Le projet de loi a pour objet d'insérer dans les règlements bon nombre de dispositions actuellement visées par des articles de la Loi sur les chemins de fer. Ainsi, les dispositions de cette loi relative aux clôtures, au contrôle des mauvaises herbes et des broussailles, à l'utilisation du sifflet selon la vitesse, aux garde-feu et à la protection des passages à niveau revêtent une importance particulière pour les municipalités.

La municipalité de Regina recommande vivement que ces règlements soient élaborés en consultation avec toutes les parties intéressées, et surtout les municipalités où les compagnies ferroviaires exploitent leurs services et qu'elles traversent. C'est ce qu'a fait le gouvernement lors de l'élaboration de la Loi nationale sur les transports de 1987 et du projet de loi C-105.

**[Texte]**

Some of the most important aspects of railway operations and the obligations will be contained in regulations. Therefore it is imperative that these regulations be prepared with the opportunity for full participation by interested persons including Canada's municipalities.

Section 44 of Bill C-105 provides for a railway safety consultative committee. It appears that the government's intention is to have representation from interested persons. Since municipalities have a vital interest in railway safety on behalf of their citizens, Regina recommends that the committee include a representative of Canada's municipalities.

Regina submits that this committee should extend its sittings and travel to enable municipalities who wish to to make submissions. The repeal of the RRCA detrimentally affects the interest of all municipalities served by railways in Canada. They should be given a fair opportunity to express their views to you.

Appendices are attached and I note them for you attention. Thank you for the time you have allotted to us this morning. We wish you well in your deliberations.

**The Chairman:** Mr. Schneider, thank you very much for a very comprehensive brief outlining, in part, some of your practical experience. As I understand it, it is the only major railway location under the RRCA. Notwithstanding the short period of time, you have produced some very substantive points.

In terms of the railway location that has been on the books in Regina in one form or another and is partly under appeal to the federal court by the railways now, you are covered in the transition section. Even if there were no changes in the bill, Regina is protected.

**Mr. Benjamin:** Mr. Mayor, welcome. When the government was planning Bill C-105, was there any consultation between the federal government and the City of Regina or the Province of Saskatchewan about the repeal of the RRCA?

**Mayor Schneider:** My first recollection of mention made of the Railway Safety Act was through the Federation of Canadian Municipalities. I believe there was some communication between them and the FCM. So far as the city and the province are concerned, I do not know of any.

**Mr. Marshall Rothstein (Legal Counsel, City of Regina):** Mr. Benjamin, there was some informal communication between me and some of the staff of the Ministry of Transport about the new proposed bill.

**[Traduction]**

Certains aspects parmi les plus importants des activités et des obligations des compagnies ferroviaires seront pris en charge dans les règlements. C'est pourquoi il est essentiel que tous les intéressés, et notamment les municipalités canadiennes, puissent participer pleinement à l'élaboration de ces règlements.

L'article 44 du projet de loi C-105 prévoit la constitution d'un comité consultatif sur la sécurité ferroviaire. Le gouvernement semble disposé à y faire participer les intéressés. Puisque les municipalités portent un intérêt crucial à la sécurité ferroviaire au nom de leurs citoyens, Regina recommande qu'un représentant des municipalités canadiennes siége à ce comité.

La municipalité de Regina estime que le comité devrait poursuivre ses séances et se rendre dans différentes localités du pays pour permettre aux municipalités de présenter des mémoires si elles le désirent. L'abrogation de la Loi sur les déplacements des lignes et sur les croisements de chemin de fer fait du tort à toutes les municipalités desservies par chemin de fer au Canada. On devrait leur permettre de faire connaître leurs vues au comité.

Certaines annexes sont jointes à ce mémoire et je vous le signale à titre indicatif. Je vous remercie du temps que vous m'avez consacré ce matin. Nous espérons que vos délibérations porteront fruit.

**Le président:** Monsieur Schneider, je vous remercie beaucoup de votre mémoire très complet où vous décrivez, en partie, votre expérience pratique. Si j'ai bien compris, il s'agit du seul projet important de déplacement des lignes aux termes de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer. Malgré le délai très court qui nous était imposé, vous avez fait valoir des arguments très importants.

Étant donné que le déplacement des lignes est prévu depuis un certain temps à Regina et que les compagnies ferroviaires ont interjeté appel auprès de la Cour fédérale, les dispositions transitoires du projet de loi s'appliquent à vous. Même si aucune modification n'est apportée au projet de loi, Regina est protégée.

**M. Benjamin:** Soyez le bienvenu, monsieur le maire. Lors de la préparation du projet de loi C-105, le gouvernement a-t-il consulté la municipalité de Regina ou les autorités provinciales de la Saskatchewan au sujet de l'abrogation de la Loi sur les déplacements de lignes et sur les croisements de chemin de fer?

**M. Schneider:** Pour autant que je m'en souviens, c'est la Fédération des municipalités canadiennes qui a parlé pour la première fois de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Sauf erreur, il y a eu des échanges entre le gouvernement fédéral et la FMC. Quant à la ville et à la province, à ma connaissance, il n'y en a pas eu.

**M. Marshall Rothstein (conseiller juridique, municipalité de Regina):** Monsieur Benjamin, il y a eu des contacts officiels entre certains employés du ministère des Transports et moi-même au sujet du projet de loi.

[Text]

**Mr. Benjamin:** You knew in advance that they were proposing to repeal this RRCA.

**Mr. Rothstein:** We knew in advance that the RRCA was to be repealed, but we did not know precisely what it was to be replaced with.

**Mr. Benjamin:** As far as you are aware, it is not being replaced with anything other than the protection clause for the City of Regina. It is about the only place the law—

**Mr. Rothstein:** Essentially that is correct. There is a possibility that there is provision for federal funding under section 14 of the new act. But that is in very general language, and we are not satisfied that the language is sufficiently explicit to ensure that there could be federal funding for railway relocations.

• 0955

**Mr. Benjamin:** So any other municipality that wanted to get into a rail line relocation would have to go through some other legislation or find some other way of going about it?

**Mr. Rothstein:** If there was anything.

**The Chairman:** For the record, you are Mr. Marshall Rothstein?

**Mr. Rothstein:** My name is Marshall Rothstein, and I am counsel for the City of Regina in this matter.

**Mr. Benjamin:** You might make a little suggestion, Mr. Mayor, when you are meeting with the Minister in charge of the Western Diversification Act. You might see if the law that establishes that agency, or whatever it is going to be, will have the kinds of provisions that are needed for rail line relocation and grade separations and so forth, since there does not seem to be anything left anywhere for municipalities to use. Anything you can do to put some heat on them will be helpful. How would this legislation have affected Regina had it been in place when the project was being planned? Or would you have bothered planning it?

**Mayor Schneider:** As we understand the provisions, or the lack thereof, I do not think Regina would have proceeded with the rail relocation project. We would have utilized UTAP funding to build grade separations, which, as you know, flood quite readily in our city, the breadbasket of Canada. I heard someone comment about the plains here earlier so I just thought I would throw that out to you.

**The Chairman:** You said it in your brief in a general way. There is the word "relocation" in the present bill, but there are not the same procedures in the Parts I, II, and III we had in the old bill. But I would like to know your interpretation. How far do you think clause 12, which is where there is the proposal for relocation, goes?

[Translation]

**M. Benjamin:** Vous saviez à l'avance que le gouvernement comptait abroger la loi en question.

**M. Rothstein:** Nous savions à l'avance que cette loi allait être abrogée, mais nous ne savions pas exactement par quoi elle serait remplacée.

**M. Benjamin:** À votre connaissance, elle ne doit pas vraiment être remplacée si ce n'est par l'article qui protège la ville de Regina. C'est à peu près le seul endroit où la législation. . .

**M. Rothstein:** En gros, c'est exact. Il est possible qu'on prévoit un financement fédéral aux termes de l'article 14 de la nouvelle loi. Toutefois, c'est une disposition très générale et nous ne sommes pas convaincus que son libellé soit suffisamment précis pour garantir l'obtention d'une subvention fédérale pour les projets de déplacement des lignes de chemin de fer.

**M. Benjamin:** Donc, toute municipalité désireuse de déplacer des lignes devra invoquer d'autres dispositions législatives ou trouver un autre moyen?

**M. Rothstein:** Si toutefois il existe une solution.

**Le président:** Vous vous appelez Marshall Rothstein?

**M. Rothstein:** Je m'appelle Marshall Rothstein et je suis conseiller juridique auprès de la municipalité de Regina pour cette question.

**M. Benjamin:** Vous pourriez faire une suggestion, monsieur le maire, lorsque vous rencontrerez le ministre responsable de la Loi sur la diversification de l'économie de l'Ouest. Vous pourriez vérifier si la loi qui vise à constituer cet organisme, quel qu'il soit, renfermera les dispositions nécessaires pour mener à bien le projet de déplacement des lignes et de sauts-de-mouton et ainsi de suite, puisque les municipalités ne semblent avoir aucun autre recours. Il serait utile que vous exerciez toutes les pressions possibles. Quelle incidence ce projet de loi aurait-il eue sur Regina s'il avait été en vigueur lors de l'élaboration du projet? Auriez-vous seulement pris la peine de l'élaborer?

**M. Schneider:** D'après les dispositions ou plutôt l'absence de dispositions, je ne pense pas que Regina aurait envisagé le déplacement des lignes de chemin de fer. Nous aurions utilisé les fonds du PATU pour construire des passages à niveau qui, comme vous le savez, sont facilement inondés dans notre ville, considérée comme le grenier du Canada. J'ai entendu quelqu'un faire une remarque au sujet des plaines, un peu plus tôt, ce qui m'a incité à faire cette remarque.

**Le président:** Vous l'avez dit de façon générale dans votre mémoire. Le projet de loi actuel utilise le terme «déplacements», mais les procédures ne sont pas les mêmes que celles prévues dans les parties I, II et III de l'ancien projet de loi. Toutefois, je voudrais savoir ce que vous en pensez. Quelle est, selon vous, la portée de l'article 12, où

## [Texte]

I agree with you that it is much more general and potentially perhaps much more limited, without all the public process; but the Minister also, under the bill, has power perhaps to direct it anyway.

**Mr. Rothstein:** Our interpretation of clauses 12 and 13 is that a party, including a municipality, may apply to the Minister for a grant for an improvement to a grade crossing or for a grade separation and the Minister may grant up to 50% of the cost of the grade separation or 80% of the cost of the improvement to the grade crossing. But that does not cover the opportunity of obtaining a railway relocation order; nor does it cover the break-even principle that we think is so important insofar as the railways are concerned; nor does it cover an independent adjudication of what constitutes that break-even. So we do not view clauses 12 and 13, at all, to replace Part I of the Railway Relocation and Crossing Act. It does in fact replace, in modified form, Parts II and III, and that is why we do not object to the repeal of Parts II and III of the Railway Relocation and Crossing Act.

**Mr. Benjamin:** As you are aware, Mr. Mayor—only too well, I suppose—I have opposed the Regina proposal for rail line relocation. I am not opposing the relocation of the yards and the CNR main line; I am opposing the plan as presently proposed, because I think it is a dumb way to do it. In any case, we can argue about that some more in Regina.

On Bill C-105, the whole area of safety and efficient rail operations and public convenience, some 280 municipalities appeared before the CTC hearings on the removal of cabooses. In the course of those hearings, 276 of the 280 municipalities opposed the removal of cabooses on a number of grounds, one being safety and one being public convenience in the sense that without caboose crossings would be blocked even longer, and they are in a bad enough situation as it is. I do not recall whether Regina was one of those who opposed it or not. I think you were. I am not certain. I cannot recall now.

• 1000

I notice we are going to have the Canadian Federation of Municipalities before this committee. I wonder where the heck they were to represent the municipalities when those caboose hearings were going on. They did not do a job for their member municipalities, in my opinion. All those aspects were dealt with by the CTC, and the CTC chose to ignore 276 municipalities. Does this legislation leave us in the same or worse situation? No matter what the municipalities say, and how many of them, they can easily be ignored by the administration of the day.

## [Traduction]

il est question des projets de déplacement? Je conviens avec vous que sa disposition est beaucoup plus générale et peut-être plus limitée, puisque l'on évite tout le processus public. Toutefois, le ministre a aussi, en vertu du projet de loi, le pouvoir d'ordonner l'exécution de ces travaux.

**M. Rothstein:** Selon notre interprétation des articles 12 et 13, n'importe qui, y compris une municipalité, peut demander une subvention au ministre pour améliorer un passage à niveau ou construire un saut-de-mouton, et le ministre peut accorder une subvention pouvant aller jusqu'à 50 p. 100 du coût du saut-de-mouton ou 80 p. 100 du coût de l'amélioration du passage à niveau. Toutefois, ces dispositions ne s'appliquent pas à l'obtention d'une ordonnance de déplacement des lignes de chemin de fer, pas plus qu'au principe du statu quo financier, lequel est très important, selon nous, pour les compagnies ferroviaires; elles ne prévoient pas non plus qu'un organisme indépendant décide de ce que représente ce statu quo financier. Donc, à notre avis, les articles 12 et 13 ne remplacent absolument pas la partie I de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements des chemins de fer. Ils placeraient plutôt sous une nouvelle forme, les parties II et III, et c'est pourquoi nous ne nous opposons pas à l'abrogation de ces parties de la loi.

**M. Benjamin:** Comme vous le savez, sans doute trop bien, monsieur le maire, je me suis opposé au projet de déplacement des lignes présenté par Regina. Je ne m'oppose pas au déplacement des cours de triage et de la ligne principale du CN, mais je suis contre le plan proposé, car c'est une façon un peu bête d'atteindre cet objectif. De toute façon, nous pourrions en discuter plus à fond à Regina.

Au sujet du projet de loi C-105, et surtout de la question de la sécurité, de l'exploitation efficace des chemins de fer et de l'intérêt public, près de 280 municipalités ont comparu devant la CCT au sujet de la suppression des fourgons de queue. Au cours de ces audiences, 276 municipalités se sont opposées au projet pour diverses raisons, et notamment la sécurité et l'intérêt public, dans la mesure où s'il n'y avait plus de fourgons de queue, les croisements seraient bloqués encore plus longtemps, et la situation n'est déjà pas brillante à l'heure actuelle. Je ne me rappelle pas si Regina faisait partie des municipalités qui s'y sont opposées. Je pense que oui. Je n'en suis pas certain. Je ne m'en souviens pas.

Je constate que des représentants de la Fédération des municipalités canadiennes vont comparaître devant le comité. Je me demande bien où ils étaient lorsque ces audiences sur les fourgons de queue ont eu lieu. La Fédération n'a rien fait pour défendre les intérêts des municipalités, à mon avis. C'est la CCT qui a examiné toutes ces questions et elle a préféré ne tenir aucun compte de la vie de 276 municipalités. La situation est-elle identique, voire pire, avec ce projet de loi? Peu importe l'opinion des municipalités et leur nombre, le

[Text]

**Mayor Schneider:** I guess that is the wonderful thing about being government—you have in the end the opportunity to ignore those who put you in place in the first instance. My level of government is no different.

Let me say at the outset that if you are calling our plan a dumb plan, yes, Mr. Benjamin, you and I will have much to discuss in the very near future about Regina's brilliant rail relocation plan.

With respect to the caboose-less train situation, I recall the debate in city council that seemed to have the union on one side supporting that cabooses be a continuing requirement on trains. I suspect there was a certain amount of motivation there to ensure that jobs be retained. I know there was not given an opportunity, I think, to test the proposed change properly prior to members of any specific council being able to deal with the matter intelligently. As an example, if we have two arguments, one saying you had better not, because if you do this may happen, being involved in life as we have, we are somewhat reluctant to take a step into the area of new technology, because what if the unforeseen presents itself? As a result of that, I would think, the non-technical people that are required to give an opinion on a technical matter are liable to err on the side of discretion rather than on the accumulation of any technical advice.

**Mr. Benjamin:** Can you be specific as to where and how Bill C-105 threatens the break-even principle? I know at one point the CPR was placing a value on those downtown lands that was equivalent to what was being claimed for a value on the land next to the CN Tower in downtown Toronto. They were putting a price on it that would have damn near bought up the whole city. Is this break-even principle threatened and jeopardized with this legislation?

**Mayor Schneider:** We certainly think so. There was no provision made to deal with that matter, from what we have been able to read thus far.

**Mr. Rothstein:** Clause 16 of the bill apparently gives the new agency some authority to adjudicate between different beneficiaries of different projects, but we do not think that wording necessarily proposes a break-even for the railways. That wording is not clear in clause 16, and we are not satisfied that clause 16 in fact covers relocations. It may well cover the benefits to come from improvements at grade crossings, and it may cover the benefits to come from grade separations, but we do not think it expressly covers rail relocations. So we do not think there is a provision that replaces the break-even principle in the case of relocations in the bill.

[Translation]

gouvernement du jour peut très bien ne tenir aucun compte de leur opinion.

**M. Schneider:** Je suppose que c'est ce qu'il y a de bien lorsqu'on forme le gouvernement: on a en dernier ressort la possibilité de faire la sourde oreille à l'égard de ceux qui vous ont choisis au départ. Au niveau provincial il en va de même.

Tout d'abord, je tiens à signaler que si vous qualifiez mon plan de bête, en effet, monsieur Benjamin, nous devrions discuter longuement vous et moi dans un proche avenir au sujet du plan brillant de déplacement des lignes proposé par Regina.

Quant au problème des trains sans fourgon de queue, je me rappelle le débat au conseil municipal: le syndicat, d'un côté, était pour le maintien des fourgons de queue, et je suppose que cela visait essentiellement à protéger les emplois. Je sais que l'on a pas eu l'occasion, je pense, de mettre à l'essai le changement proposé avant que les conseillers municipaux ne puissent discuter de cette question en pleine connaissance de cause. Par exemple, si l'on présente deux arguments, l'un disant qu'il vaut mieux ne pas le faire, car si on le fait, on risque telle et telle conséquence, étant donné l'intérêt que nous portons, nous hésitons parfois à adopter une nouvelle technologie de crainte que des conséquences imprévues n'en découlent. Par conséquent, d'après moi, les non-techniciens auxquels on demande de donner leur avis sur une question technique risquent de se tromper faute d'information suffisante plutôt que par l'accumulation de conseils d'ordre technique.

**M. Benjamin:** Pourriez-vous nous préciser en quoi le projet de loi C-105 menace le principe du statu quo financier? Je sais qu'à un moment donné, la valeur accordée par le CP à ces terrains du centre-ville était équivalente à celle des terrains adjacents à la tour du CN au centre-ville de Toronto. Le prix que la compagnie ferroviaire exigeait aurait presque pu nous permettre d'acheter toute la ville. Est-ce ce principe du statu quo financier que le projet de loi remet en question?

**M. Schneider:** Sans aucun doute, à notre avis. Rien n'a été prévu pour résoudre cette question, d'après ce que nous avons lu jusqu'ici.

**Mr. Rothstein:** En vertu de l'article 16 du projet de loi, le nouvel office a le pouvoir de choisir entre différents bénéficiaires de divers projets, mais d'après nous, ce libellé ne propose pas nécessairement le statu quo financier pour les compagnies ferroviaires. Le libellé de l'article 16 est vague et nous ne sommes pas convaincus que celui-ci s'applique vraiment aux déplacements de lignes. Il porte peut-être sur les avantages qui découleront des travaux d'amélioration des passages à niveau, et peut-être aussi des sauts-de-moutons, mais il ne s'applique pas précisément aux déplacements de lignes. C'est pourquoi, d'après nous, aucune disposition du projet de loi ne remplace le principe du statu quo financier en cas de déplacement de lignes.

[Texte]

**Mr. Benjamin:** I want to assure you, gentlemen, that we will try some amendments to get at least some of what you are suggesting here, because I think you are right on a lot of these points that deal with the financing and the break-even principle. They can strengthen the bill, if the government will agree to accept them or make some amendments. We will work at it. I want to thank you for letting us know what you. . . Regina is sort of the guinea-pig in this whole thing, the only place in Canada. This has been threshed around now since it was first proposed back a good 15 years ago, and it still is not done.

• 1005

We can argue all we like about exactly how it should be done or where things should be put, but on the whole idea of railway relocations, I have a list of about a dozen cities that have to have major relocations. I think of Windsor, Thunder Bay, Vancouver. You are looking at billions of dollars. It has to be done. The longer you wait, the more it is going to cost. So let us hope we can get some kind of strengthening of this bill, and maybe the new western diversification thing will do something for a change.

**Mr. Taylor:** I might start out by saying that Regina is my favourite city in Saskatchewan. I was very interested in two aspects of your submission. The first one was in connection with the 50% for overpasses. Is there a need for some or several overpasses in the city of Regina?

**Mayor Schneider:** Our rail relocation proposal does make provision or does have a requirement for some, in spite of the fact it is a total rail relocation proposal. But yes.

**Mr. Taylor:** Have there been any serious accidents at your level railway crossings in Regina?

**Mayor Schneider:** No, but we would hope we would not have to wait until one occurs. We had an accident just northwest of the city within the last month, where two trains collided in our northern industrial area, which caused some railcars to spill out over into activity areas. . . had that occurred within the city limits.

**Mr. Taylor:** Are all the level crossings protected by lights and bells?

**Mayor Schneider:** No, they are not.

**Mr. Taylor:** Several are not?

**Mayor Schneider:** That is right.

**Mr. Taylor:** Have you had any accidents where you have lights and bells?

[Traduction]

**M. Benjamin:** Je tiens à vous donner l'assurance, messieurs, que nous essayerons d'apporter des amendements pour tenir compte de certaines de vos propositions, car je pense que vous avez raison sur bon nombre de questions relatives au financement et au principe du statu quo financier. Ces amendements pourront renforcer le projet de loi, si le gouvernement les accepte ou accepte de modifier le projet. Nous ferons notre possible. Je tiens à vous remercier de nous avoir fait part de vos. . . Regina sert un peu de cobaye dans toute cette affaire. On parle de ce projet depuis qu'il a été proposé pour la première fois, il y a au moins 15 ans, et rien n'a encore été fait.

Nous pourrions discuter indéfiniment sur la façon de procéder ou sur les mesures à prendre, mais en ce qui concerne le principe des déplacements de lignes, j'ai une liste d'une douzaine de villes qui envisagent des projets importants, et notamment Windsor, Thunder Bay et Vancouver. Des milliards de dollars sont en cause. Il faut faire ces travaux. Plus on attend, plus cela coûtera cher. Espérons que nous pourrions renforcer les dispositions de ce projet de loi et que, pour une fois, le nouveau bureau de diversification de l'économie de l'Ouest se révélera utile.

**M. Taylor:** Je voudrais vous dire tout d'abord que Regina est ma ville préférée en Saskatchewan. J'ai écouté avec intérêt deux éléments de votre mémoire. Premièrement, lorsque vous avez parlé de la subvention de 50 p. 100 pour les passages supérieurs. Ces derniers sont-ils nécessaires à Regina?

**M. Schneider:** Notre proposition de déplacement des lignes ne prévoit pas la construction de passages supérieurs, même s'il s'agit d'un projet global. Toutefois, la réponse est oui.

**M. Taylor:** Y a-t-il eu des accidents graves aux passages à niveau de Regina?

**M. Schneider:** Non, mais nous ne voulons pas attendre qu'il s'en produise un. Il y a eu un accident le mois dernier au nord-ouest de la ville, où deux trains sont entrés en collision dans le secteur industriel nord, ce qui a provoqué un déversement dans des secteurs d'activités industrielles. . . imaginez ce qui se serait passé si l'accident s'était produit dans les limites de la ville.

**M. Taylor:** Tous les passages à niveau sont-ils protégés par des signaux lumineux et sonores?

**M. Schneider:** Non, pas tous.

**M. Taylor:** Plusieurs d'entre eux ne sont pas protégés?

**M. Schneider:** C'est exact.

**M. Taylor:** Y a-t-il eu des accidents aux croisements qui sont protégés?

[Text]

**Mayor Schneider:** Yes, one of our major concerns, the CN yards, on the west part of the city. As a matter of fact, a death occurred there.

**Mr. Taylor:** That leads me to the point I am really trying to make. I am very concerned about this reduction in the total costs of a separation. It seems to me the worst place in our country today for deaths and accidents is at level crossings, where highways and roads cross level crossings.

In my view, the high amounts of money we pay today for lights and bells, when they help. . . they are not a sure cure for accidents at level crossings, whereas grade separations, once that is done—and it is going to be there for a long time—a train will never again hit a car or a truck. So it is a sure way of ensuring safety.

I wanted that information you had. If you could supply the committee with some more information with regard to accidents that have happened at unprotected level crossings and at protected level crossings with lights and bells, it would be very helpful to us in discussing this matter with the ministry and the government, because I am frankly very concerned about the reduction from 80% to 50% in the costs of overpasses and underpasses, separations. Have you any comments on that?

**Mayor Schneider:** I thank you for that challenge, Mr. Taylor. We will certainly do that. There are people here from the Federation of Canadian Municipalities, and I think that would be a good subject for them, to poll our member municipalities all across Canada to give you a statement that is quite comprehensive and meaningful.

**Mr. Taylor:** I too am of the opinion there is no provision in the bill for relocations. Maybe the agency could undertake it, but I would like to see this set out very, very clearly—the major parts of the act we are repealing, of part I, if not the whole of part I.

Railways were placed at a time when population was very low, when we did not have the activity we have today. Over the next few years there is bound to be at least a reasonable number of relocations of railways in our major cities. Your experience indicates this is happening in Regina, and is going to happen in some cities in Alberta and the rest of Canada.

• 1010

So I think we have to make sure we have the authority there for negotiations. I am not questioning the authority of the Minister or the agency to give an order, but these things have to be negotiated. The mayor and the council of Regina are responsible to the citizens for the relocation. The agency is not. Neither is the Minister. So you have to

[Translation]

**M. Schneider:** Oui, et c'est d'ailleurs l'une de nos principales préoccupations, les gares de triage du CN étant situées à l'ouest de la ville. En fait, une personne a même perdu la vie à cet endroit.

**M. Taylor:** Cela m'amène à la remarque que je voudrais faire. Cette diminution des frais totaux relatifs à un croisement me préoccupe vivement. À mon avis, les accidents parfois mortels se produisent le plus souvent aux passages à niveau, où la route principale et les routes secondaires croisent la voie ferrée.

À mon avis, malgré les dépenses que l'on consacre actuellement aux signaux lumineux et sonores, même s'ils sont utiles. . . ils ne permettent pas de garantir qu'il n'y aura pas d'accidents aux passages à niveau, tandis que grâce aux sauts-de-mouton, lorsqu'ils seront construits—et ils seront là pour longtemps—un train ne pourra plus jamais entrer en collision avec une voiture ou un camion. C'est donc une garantie certaine de sécurité.

Je voudrais obtenir ces renseignements de votre part. Si vous pouviez fournir au comité d'autres détails au sujet des accidents qui sont survenus à des passages à niveau non protégés et à ceux qui sont protégés par des signaux d'avertissement lumineux et sonores, cela nous aiderait beaucoup dans notre discussion avec le ministre et le gouvernement, car bien franchement, la diminution de 80 p. 100 à 50 p. 100 des coûts relatifs aux passages supérieurs et inférieurs, aux sauts-de-mouton, m'inquiète vraiment. Qu'en pensez-vous?

**M. Schneider:** Je vous remercie de cette question, monsieur Taylor. Nous ne manquerons pas de répondre à votre demande. Il y a aujourd'hui certains représentants de la Fédération des municipalités canadiennes et il serait utile qu'ils fassent un sondage auprès de toutes les municipalités membres du pays pour vous présenter des données complètes et significatives.

**M. Taylor:** Je conviens avec vous qu'aucune disposition du projet de loi ne s'applique aux déplacements de lignes. L'office pourra peut-être s'en charger, mais j'aimerais que ce soit énoncé très clairement—dans les sections principales de la partie I de la loi que nous abrogeons, sinon dans toute la partie I.

Les compagnies ferroviaires ont été créées à une époque où la population du Canada était très faible, et où l'activité économique n'était pas la même qu'aujourd'hui. Au cours des quelques prochaines années, nous allons assister à certains déplacements des lignes dans nos grandes villes. D'après votre expérience, c'est le cas à Regina, et cela se produira également dans certaines villes de l'Alberta et du reste du pays.

Il faut donc s'assurer que nous ayons les pouvoirs nécessaires pour négocier. Ce n'est pas que je remette en question les pouvoirs du ministre de l'Office en ce qui concerne les décrets. On peut cependant négocier. Ce sont le maire et le conseil municipal de Regina qui sont responsables devant les citoyens pour la réinstallation de

[Texte]

make a relocation that is going to satisfy the ratepayers who are going to use it.

Consequently, it is necessary in my view to have careful negotiations on relocations in order that all sides can be heard and the best possible solution secured. Your brief seems to be right in line with that. I think it is very carefully thought out and well thought out, and is very important for all of Canada.

**The Chairman:** The federation is going to appear before us on March 22. I think some of those figures he mentioned may be within the purview of the CTC or NTA. It may help if it is mentioned when they come before us.

**Mr. Taylor:** Could I have one quick question on the federation? I have had some experience with the federation. I attended one or two of their conventions when I was connected with highways in Alberta. I do not know whether the federation has a separate section for cities as compared to towns. Could you comment on that?

**Mayor Schneider:** We have what is known as a big city mayor's caucus. As a matter of fact, I will be chairing the next meeting in Regina in April. That need not stop us in obtaining the kind of information you seek, at least from the city, so that they might have this in time for the March 22 presentation.

**Mr. Robichaud:** In the first paragraph on page 6 of your submission, you say:

Without municipalities having the opportunity to obtain relocation orders

It goes on, and then you say:

Repeal of the RRCA re-establishes the monopoly that railways had in respect of relocation prior to its enactment.

Then you urge this committee not to permit the re-establishment of that monopoly. I understand you would like us to keep section 1 of the Railway Relocation and Crossing Act. Is there any way we can change this bill to give you this protection? Even if we retain section 1, you say later on in your brief there are some inconsistencies in subsection 1.(2), and there would have to be changes there too. So would you please explain to me how we could do it?

**Mr. Rothstein:** We do submit that section 1 of the Railway Relocation and Crossing Act should be retained. Our preferred course of action would be that Bill C-105 come into force as you have it drafted, and you simply repeal sections 2 and 3 of the Railway Relocation and Crossing Act, but not section 1. That will leave section 1, with all its deficiencies, still in place. Trying to address the inconsistencies and deficiencies of section 1 could be a

[Traduction]

ces services. Cette responsabilité ne relève ni de l'Office ni du ministre. Il est donc important que cette réinstallation satisfasse les contribuables et usagers.

Il est donc nécessaire, à mon avis, de négocier avec soin tous les détails de la réinstallation de manière à entendre tous les avis et à trouver une bonne solution à ce problème. C'est d'ailleurs ce que vous semblez viser dans votre mémoire. Je l'ai trouvé bien étayé et bien rédigé. Cette question revêt une importance capitale pour l'ensemble du Canada.

**Le président:** Les représentants de la fédération viendront comparaître devant nous le 22 mars. Les chiffres auxquels il a fait allusion proviennent soit du CTC ou de la NTA. Ce serait peut-être utile d'en discuter avec eux.

**M. Taylor:** Puis-je poser une brève question au sujet de la fédération? Je connais assez bien leur situation. J'ai assisté en effet à un ou deux congrès à l'époque où je travaillais dans le secteur des autoroutes en Alberta. La Fédération a-t-elle établi une catégorie différente pour les villes et les villages?

**M. Schneider:** Nous avons constitué un groupe pour les maires des centres urbains les plus importants. Je vais présider la prochaine réunion qui aura lieu en avril à Regina. Cela ne devrait cependant pas vous empêcher d'obtenir les renseignements que vous souhaitez, du moins de la part de la municipalité. Ils devraient avoir ces données en main lors de leur comparution le 22 mars.

**M. Robichaud:** Vous dites au premier paragraphe de la page 6 de votre mémoire:

Sans que les municipalités aient l'occasion d'obtenir un décret de réinstallation. . .

Et vous poursuivez:

L'abrogation de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer redonnent aux chemins de fer le monopole en matière de déplacement.

Vous exhorte ensuite le Comité à ne pas autoriser le rétablissement de ce monopole. Cela voudrait donc dire que vous êtes en faveur du maintien de l'article 1 de la Loi sur le déplacement des lignes. Y a-t-il moyen de modifier ce projet de loi pour vous accorder cette sauvegarde? Car même si nous maintenons l'article 1, vous déclarez plus loin dans votre mémoire que le paragraphe 1.(2) contient certaines incohérences qui exigent également certaines modifications. Avez-vous une solution à nous proposer?

**M. Rothstein:** Nous sommes en effet en faveur du maintien de l'article 1 de la Loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer. Nous serions en faveur de la mise en vigueur du projet de loi C-105 sous sa forme actuelle à condition que vous supprimiez les articles 2 et 3 et que vous mainteniez l'article 1 de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer. Ainsi, l'article 1 continuerait d'avoir force de loi, même avec

*[Text]*

fairly major task on its own. There are a number of inconsistencies in that legislation.

We know it is a matter of priority for Parliament to deal with rail safety, and we do not want to suggest you hold up the enactment of Bill C-105, with all its benefits, while lawyers and technical people deal with inconsistencies and deficiencies of section 1 of the Railway Relocation and Crossing Act.

So our preferred course of action is that you retain section 1 of the Railway Relocation and Crossing Act at this time, and address the technical deficiencies of section 1 at a later date. That is not an urgent priority. It will retain the ability to obtain orders. It will retain the principle of break-even. It will retain the independent adjudication. Those three principles will remain even though that legislation is deficient. To try to amend it now may hold up the enactment of Bill C-105, and we are not suggesting that be done.

• 1015

**Mayor Schneider:** I would just like to make a supplementary comment on looking for confirmation. Once Regina and the railroads are through with each other in the courts, that exercise in itself might eventually make certain things clear in Part I. We have a problem with determining precise interpretations of an act that has never been tested. That may help as well.

**Mr. Rothstein:** That is absolutely correct. The railways are appealing some aspects of the order Regina obtained from the CTC, and depending on the outcome of those appeals, that may affect what Parliament might want to do with Part I and with some of the formulas under Part I. So it is probably a good idea, at least in our view, simply to leave Part I in existence as is and deal with it on a technical basis at a later time.

**The Chairman:** Has that been heard yet in the Federal Court, or where is it?

**Mr. Rothstein:** No, sir. It is still subject to the court's granting leave to appeal. The appeals are at a fairly early stage, but perhaps within the course of the next six or nine months they will be addressed.

**Mr. Robichaud:** Bill C-105 proposes the repeal of the three sections of the act you mention there. This would mean we would have to make an amendment. If we cannot get this amendment, how much of a fight should we put up to retain Part I?

**Mr. Rothstein:** Mr. Robichaud, first of all, it is a fairly simple amendment. We have set forth our recommended amendments in pages 18 to 21 of the brief. You will see on page 20 we have set out the amendments we think are necessary under paragraph (e) to ensure the retention of Part I of the Railway Relocation and Crossing Act is

*[Translation]*

toutes ces lacunes. La loi contient énormément d'incohérences et surtout l'article 1. Il faudrait déployer énormément d'efforts pour y remédier.

Nous savons que le Parlement a accordé la priorité à la sécurité ferroviaire. Il ne s'agit pas ici de faire obstacle à la mise en vigueur du projet de loi C-105 qui contient énormément d'avantages pendant que les avocats et les experts techniques essaient de régler les incohérences et les lacunes de l'article 1 de la Loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer.

C'est pourquoi nous vous exhortons à maintenir l'article 1 de la Loi quitte à vous occuper ultérieurement des lacunes d'ordre technique qui s'y trouvent. Cela n'est pas de première urgence. Toutes ces mesures n'ont en effet aucune influence sur la capacité d'obtenir des décrets, sur le principe du statu quo financier et sur l'arbitrage indépendant. Ces trois principes seraient ainsi conservés en dépit de toutes les lacunes que contient la loi. Si l'on essayait de modifier maintenant toutes ces mesures législatives, on ne ferait que retarder l'adoption du projet de loi C-105, ce à quoi nous n'aspérons pas du tout.

**M. Schneider:** Avec votre permission, j'aurais un simple commentaire à formuler au sujet de la confirmation. Il faut espérer que le règlement du litige entre la municipalité de Regina et la société de chemin de fer nous permettra de clarifier certains éléments de la Partie I. Il est en effet très difficile d'interpréter certaines dispositions complexes d'une loi qui n'a jamais été mise à l'épreuve. Ces démarches nous seront sans doute utiles.

**M. Rothstein:** C'est exact. La société de chemin de fer a interjeté appel au sujet de certaines dispositions du décret de la municipalité de Regina. La décision des tribunaux aura sans doute une influence sur les formules et le libellé définitifs de la Partie I qu'adoptera le Parlement. C'est pourquoi nous estimons qu'il serait beaucoup plus raisonnable de mettre la Partie I de côté et d'en traiter les éléments techniques ultérieurement.

**Le président:** Cet appel a-t-il été entendu par la Cour fédérale? Où en est-il?

**M. Rothstein:** Non, monsieur. La société de chemin de fer attend toujours l'autorisation du tribunal d'interjeter appel. Le processus en est donc à ses tout débuts. Nous devrions obtenir une réponse d'ici six ou neuf mois.

**M. Robichaud:** Le projet de loi C-105 prévoit l'abrogation des trois articles de la loi auxquels vous faites allusion ici. Si nous ne réussissons pas à obtenir un amendement en ce sens, jusqu'où devrions-nous aller pour obtenir le maintien de la première partie?

**M. Rothstein:** Premièrement, monsieur Robichaud, il s'agit d'un amendement très simple. Nous vous proposons des amendements aux pages 18 à 21 dans notre mémoire. Vous trouverez à la page 20, les amendements que nous proposons à l'alinéa e) de manière à ce que le maintien de la Partie I de la Loi sur le déplacement des lignes et sur

[Texte]

consistent with Bill C-105. You will see our proposed section 112 would simply say Parts II and III of the Railway Relocation and Crossing Act are repealed, and then it goes through a few other suggestions to make the two provisions consistent.

So from a drafting point of view we do not think it is a major problem. But we are of the view that it is very important, and we would hope all members of the committee and all Members of Parliament would recognize how important it was and they would adopt the submission and the recommendation Regina has. We cannot stress how strongly we feel Part I should be retained.

**Mayor Schneider:** In my opinion, if Part I is not retained and what we see is what we are going to get, there will definitely be a compromise to the safety component of this very act. As well, it will virtually eliminate any meaningful powers or any meaningful right the municipalities would have to attempt a negotiated relocation, which of course is done to satisfy to a good degree a safety concern a municipality might have.

**Mr. Robichaud:** Could you elaborate when you say if we do not include or keep Part I the bill could be a compromise of the safety component—and this is the railway safety bill?

**Mayor Schneider:** If a municipality desires a rail relocation within its municipality for safety purposes, the proposal as we see it does not give the municipalities an equal footing with the railways so they can begin to negotiate a relocation. Further, it is our impression from what we see that even if the Minister did order a relocation, there is nothing that addresses that component of the railway's either gaining or losing, and as such there could quite likely be a component built in that would see the railway gain and so render the project uneconomically feasible.

• 1020

**Mr. Belsher:** I want to thank Your Worship and the city for coming before us this morning. I can assure you there are certainly no intentions of trying to slight the municipalities on that. Yet in conversations I have had with certain municipalities in British Columbia, they are almost insinuating we are trying to rush this legislation through. Yet I see you are suggesting we should be travelling across the country in order to seek the advice of municipalities. I would like to think the federation is the spokesperson for the municipalities. I believe the federation have been consulted in the process of developing the bill. This morning I can see the major concerns you folks have.

Is your major concern in the balancing of the negotiating process? Do you want the provinces to have

[Traduction]

les croisements de chemins de fer soit conforme au projet de loi C-105. Vous constaterez que notre projet d'article 112 prévoit tout simplement l'abrogation des Parties II et III de cette loi. Nous formulons également quelques recommandations qui permettent d'assurer la conformité de ces deux dispositions.

À notre avis, il ne s'agit pas d'un problème majeur au niveau de la rédaction. Nous attachons cependant énormément d'importance à cette question. Nous espérons que les membres du Comité, ainsi que les députés, se rangeront à notre avis. Nous ne saurions trop insister sur l'importance du maintien de la Partie I.

**M. Schneider:** À mon avis, toutes choses étant égales, si la Partie I n'est pas maintenue, nous compromettrons l'élément sécuritaire de cette mesure législative. Nous risquons également de supprimer les pouvoirs et les droits des municipalités pour ce qui est de négocier le déplacement d'une ligne de chemin de fer pour des raisons de sécurité.

**M. Robichaud:** Pouvez-vous nous expliquer comment le fait de ne pas conserver la Partie I compromettrait la sécurité? Ne s'agit-il pas après tout de la Loi sur la sécurité ferroviaire?

**M. Schneider:** Le projet de loi ne considère pas les municipalités sur un pied d'égalité avec les chemins de fer pour négocier le déplacement d'une ligne pour des raisons de sécurité. En outre, nous avons l'impression, que même si le ministre exige le déplacement d'une ligne de chemin de fer, aucune disposition ne traite des gains ou pertes de la société ferroviaire de sorte que la société pourrait être tenue d'entreprendre des travaux absolument irréalisables sur le plan économique.

**M. Belsher:** Je tiens à remercier monsieur le maire ainsi que les représentants de la municipalité d'être venus comparaître devant nous ce matin. Soyez assurés que nous n'avons pas du tout l'intention de diminuer l'importance du rôle des municipalités dans ce contexte. Or, les représentants de certaines municipalités de la Colombie-Britannique semblent avoir l'impression que nous essayons d'accélérer le processus pour obtenir l'adoption de cette loi. Vous nous recommandez néanmoins de nous déplacer à travers le pays pour obtenir l'avis des municipalités. La fédération n'est-elle pas le porte-parole des municipalités? Et que je sache, la fédération a été consultée au moment où l'on rédigeait ce projet de loi. Vous m'avez bien fait comprendre vos grandes préoccupations ce matin.

Est-ce l'équilibre du processus de négociation qui vous inquiète le plus? Souhaitez-vous que les provinces aient

[Text]

more say or less say in this? Do you want the municipalities bumped up or lowered? What sort of a balancing act are you envisioning to come out of this, what you are asking this morning?

**Mayor Schneider:** Yes to all of the above. It depends on what particular areas we are talking about. There are definitely some areas where the municipalities should have a stronger role, particularly with respect to land use. There are areas where the province should have greater involvement, but primarily we deem it to be a federal jurisdictional plight.

**Mr. Belsher:** Because it is a federal jurisdiction, why do you suppose it is better that the agency have the power rather than the Governor in Council? The Governor in Council is able to superimpose all of those after. As a rule, the Governor in Council deals with the provinces and the major players, the two railways that are very, very large. Why would that not be the best way of having the ultimate authority?

**Mayor Schneider:** I could only answer that question if I had a clear understanding of the rules by which either one of them is playing.

**Mr. Rothstein:** Mr. Belsher, I might just say that even under the new Bill C-105, the agency is given the adjudicative powers under Section 16. We think it is the appropriate place for it because that is adjudicating economic interests. We understand that is the role of the new agency. The Minister or the Governor in Council is concerned with safety matters, and as we understand the government's intention it is the split the government sees. If I may say so, it is an appropriate split contained in the new act.

I suppose the Governor in Council could be the one to perform the adjudication, although I wonder whether the Governor in Council would want to become involved in those kinds of disputes and have to count ties and rails and the various things that go on in one of those adjudications. On balance, our view is that the agency is probably the correct forum for the adjudication of the break-even.

**Mr. Belsher:** In your submission, you are suggesting the agency should be the one that has the rights to make the orders. Now you are telling me they should be the one that helps to make sure it is a level playing field.

**Mr. Rothstein:** Mr. Belsher, what we are saying in our submission is the agency should make the relocation orders, but they should be subject to the Railway Safety Act. In other words, the Minister should still have the overriding power to say this is or is not an appropriate project for safety reasons. Once the Minister has said this is a project that is all right from a safety point of view, then it goes to the economic considerations and then the agency can make the various orders.

**Mr. Belsher:** You mentioned the funding mechanism and you feel that the federal government is lowering their

[Translation]

plus ou moins de pouvoirs? Et les municipalités? Quelle sorte d'équilibre nous demandez-vous d'établir?

**M. Schneider:** Je ne peux que répondre oui à toutes vos questions. Tout dépend cependant du secteur dont il est question. Ainsi, les municipalités devraient avoir plus de pouvoirs pour ce qui concerne l'utilisation des terres. Les provinces devraient également avoir plus de pouvoirs à certains égards. Mais il s'agit essentiellement d'un problème de compétence fédérale.

**M. Belsher:** Puisqu'il s'agit d'un domaine de compétence fédérale, pourquoi proposez-vous de déléguer ces pouvoirs à l'organisme plutôt qu'au gouverneur en conseil? Après tout, le gouverneur en conseil a préséance sur tout. En effet, c'est le gouverneur en conseil qui traite avec les provinces et les principales parties intéressées, à savoir, deux très grosses sociétés ferroviaires. Alors, en quoi cette structure hiérarchique ne vous convient-elle pas?

**M. Schneider:** Je serais beaucoup mieux en mesure de répondre à votre question si je comprenais bien les règles du jeu.

**M. Rothstein:** Monsieur Belsher, je tiens à signaler que l'article 16 du nouveau projet de loi C-105 accorde les pouvoirs d'arbitrage à l'Office. Nous sommes tout à fait en faveur de cette disposition puisqu'il s'agit après tout d'intérêts d'ordre économique. Et c'est là après tout le rôle du nouvel organisme. Les questions de sécurité relèvent du ministre ou du gouverneur en conseil. Nous avons bien compris l'intention du gouvernement de partager ces deux sphères de responsabilité. Et nous sommes d'ailleurs d'accord avec cette vision des choses.

Le gouverneur en conseil pourrait très bien être chargé des décisions. Mais voudrait-il vraiment s'occuper de ce genre de conflit qui exige presque toujours que l'on se mette à compter des traverses, des rails et des boulons. En définitive, nous sommes d'avis que l'Office est sans doute beaucoup mieux placé pour prendre ce genre de décision.

**M. Belsher:** Vous nous recommandez dans votre mémoire de déléguer à l'Office le pouvoir de prendre des décrets. Mais vous me dites maintenant que l'office devrait également s'assurer que toutes ces démarches se font dans les règles.

**M. Rothstein:** Monsieur Belsher, nous recommandons dans notre mémoire que l'Office soit responsable des décrets de déplacement en conformité de la Loi sur la sécurité ferroviaire. En d'autres termes, le ministre continuerait d'être habilité à se prononcer sur l'aspect sécurité de ces projets. Une fois que le ministre aurait tranché, on se pencherait sur les considérations économiques et c'est ensuite que l'Office pourrait prendre un décret.

**M. Belsher:** Vous voulez parler du système de financement. Vous semblez être d'avis que le

[Texte]

participation too much from what is now in the present act. Is this the main thrust?

[Traduction]

gouvernement fédéral réduit beaucoup trop sa participation par rapport à la loi actuelle. Ai-je bien compris?

**Mr. Rothstein:** Yes, sir.

**M. Rothstein:** Tout à fait, monsieur.

**Mr. Belsher:** How do you think the split-out should be?

**M. Belsher:** Et comment devrait se faire ce partage?

**Mr. Rothstein:** As we understand the proposal in Bill C-105, the maximum federal contribution for grade separations would be 50% of the capital costs. Under the Railway Relocation and Crossing Act for grade separations for rail lines in place, the maximum contribution is 80% and then it reduces on a sliding scale basis. Therefore, for smaller grade separations the maximum federal contribution probably is closer to 80%, or 70%, or 60%, when the projects are smaller-type projects.

**M. Rothstein:** Si j'ai bien compris la portée du projet de loi C-105, la participation maximale du gouvernement fédéral pour ces travaux s'élèverait à 50 p. 100 de l'investissement. La participation maximale du gouvernement fédéral aux termes de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemins de fer était prévue à 80 p. 100 dans le cas des passages à niveau et des lignes existantes. Cette loi prévoit également une échelle décroissante. Par conséquent, dans le cas des projets de moindre envergure, la participation du gouvernement fédéral s'échelonne entre 60 et 80 p. 100.

• 1025

I think break-even point for the capital cost is somewhere in the range of \$12 million before you break even between what the new bill proposes and what the Railway Relocation and Crossing Act proposed. We think the capital cost for grade separations, on average, is probably less than that \$12 million. So we are suggesting the retention of the old sliding scale formula. It has been suggested to us by some that this is something of a complicated formula and we are not wedded to that formula. All we are asking and recommending to you, submitting to you, is that the maximum amounts that the federal government be prepared to contribute be higher than the across-the-board 50% in the new legislation.

Donc, selon moi, il faut un investissement de l'ordre de 12 millions de dollars pour atteindre le seuil de rentabilité entre ce que propose le nouveau projet de loi et les dispositions de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer. Or la majorité de ces projets coûtent en moyenne moins de 12 millions de dollars. C'est pourquoi nous proposons le maintien de l'ancienne formule décroissante. Certains prétendent que cette formule est beaucoup trop complexe et qu'elle n'est pas gravée dans la pierre. De toute manière, tout ce que nous voulons c'est que vous rehaussiez la participation du gouvernement fédéral qui est fixée à 50 p. 100 dans cette nouvelle mesure législative.

**Mr. Belsher:** In your brief you also bring up the control of adjacent lands to the railways. What are you trying to establish there, because the railways are under federal jurisdiction? What are you proposing in that part of your submission?

**M. Belsher:** Vous avez également abordé la question du contrôle des terres adjacentes dans votre mémoire. Où voulez-vous en venir? Avez-vous oublié que les chemins de fer relèvent du fédéral? Que nous demandez-vous?

**Mayor Schneider:** Just to introduce it, I believe what we are looking for is something that is covered by the Aeronautics Act.

**M. Schneider:** Il existe une disposition semblable dans la Loi sur l'aéronautique.

**The Chairman:** You want consultation.

**Le président:** Vous nous demandez la consultation.

**Mayor Schneider:** That is right, just simply consultation. We had an example in Regina. Someone gave a call to build an hotel out at our airport without any consultation with us whatsoever, and while in theory that makes sense—Regina's airport is a five-minute drive from downtown—we saw that as a potential loss leader for someone who might get the franchise in Vancouver, Montreal, Ottawa, whatever, and as it turned out, while 36 people picked up applications to study the matter, there was not one submission. But we felt slighted by the process.

**M. Schneider:** C'est juste. Nous voulons tout simplement qu'il y ait consultation. Nous en avons un bon exemple à Regina. Un entrepreneur a lancé un appel d'offres pour la construction d'un hôtel à l'aéroport sans nous consulter. Même si cela est très sensé, en pratique, puisque notre aéroport est situé à cinq minutes du centre-ville, nous risquions d'entraîner des pertes importantes pour des chaînes de Vancouver, de Montréal, d'Ottawa ou ailleurs. Or 36 formules ont été ramassées mais aucune offre concrète n'a été faite. Mais nous avons quand même été vexés par cette manière de procéder.

We understand that a McDonald's has opened up next to an airport without the kind of consultation that is required—similarly, a car wash in Yellowknife. These are the kinds of things that pick up with FCM, so there is a

Il semble également qu'un McDonald aurait été ouvert à proximité d'un aéroport sans consultation. La même chose se serait passée dans le cas d'un lave-auto à Yellowknife. La fédération est souvent saisie de ce genre

[Text]

major concern that relates to federal government-controlled property adjacent to or within a municipality, that at least the municipality be consulted to determine whether or not the proposed zoning, or the proposed developments do comply with the municipal development plan. We are simply asking for the opportunity to have some input into that process.

**Mr. Belsher:** Thank you, Mr. Schneider.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Gentlemen, I want to try to ask you two questions and split the financial part away from the process we have. My understanding is that there is a much broader criteria under the RRCA presently than what is proposed in Bill C-105. But to counterbalance it, I also understand, if I am correct in my reading of the bill, that the process could be speeded up under Bill C-105 as opposed to the existing conditions now under Part I. Would you care to comment on that? I realize you want to maintain Part I, but do you not think that perhaps the process could be speeded up for relocation if we went with Bill C-105?

**Mayor Schneider:** My answer is no. I think that in some cases, and in a lot of cases if not all the cases, depending on the circumstances the railroads find themselves in, I would think you would find municipalities not in a position, in a meaningful way, to begin to negotiate any kind of railway location with the railroads, so long as there is no provision, no adjudicator for the break-even principle. As such, the non-viability of the relocation would be there.

**Mr. Rothstein:** We just do not see the process in Bill C-105, Mr. Gray. We would like to have the process speeded up, and when the time comes to look closely at Part I of the Railway Relocation and Crossing Act, we think that a good proposal is, as you suggest, the putting in perhaps of time limits or other things that you do find in Bill C-105 with regard to relocation matters. But we do not see there is anything in Bill C-105 presently that deals with that process at all, long or short.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Then if I can come to my financial part, and I can only talk about CN because I do not have CP in my constituency in eastern Quebec, when we talk about relocation and grade separations, it seems to me that what we have is a Crown corporation that is known as Canadian National Railways. We have the provincial governments involved; we have the federal government and the municipalities. Especially if you are talking about smaller municipalities—I am not talking cities here, I am talking small municipalities—when there is a relocation or a grade separation, it comes down to dickering over who is going to put in the most money.

• 1030

I am going through the process right now of relocating a track that is going to cost in the vicinity of \$4 million or \$5 million. It is not a big project, but for us in my constituency it is very big. So what it comes down to is

[Translation]

de cas. Nous nous préoccupons beaucoup de ce que fait le gouvernement fédéral des terres qu'il contrôle et qui sont situées tout près sinon à l'intérieur même d'une municipalité. Il faudrait que la municipalité soit au moins consultée pour déterminer si le projet en question est conforme à son plan d'aménagement urbain. Nous voulons simplement qu'on nous demande notre avis.

**M. Belsher:** Je vous remercie, monsieur Schneider.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** J'ai deux questions à vous poser, messieurs. Je propose également que l'on aborde séparément les questions financières. Si j'ai bien compris, le projet de loi C-105 est beaucoup plus strict que la loi en vigueur. Mais je crois également savoir que le projet de loi propose une procédure beaucoup plus rapide que celui de la Partie I. Qu'en pensez-vous? Je sais que vous êtes en faveur du maintien de la Partie I, mais ne pensez-vous pas que la procédure de déplacement envisagée dans le projet de loi serait beaucoup plus rapide?

**M. Schneider:** Aux termes du projet de loi actuel, les municipalités ne pourront pas vraiment négocier, tant qu'il n'y aura pas de disposition et d'arbitrage sur le principe du statut quo financier et cela, dans la majorité des cas, de déplacement des lignes, sinon dans tous, suivant la société ferroviaire intéressée. Il y a donc un risque de déplacement inutile.

**M. Rothstein:** Le projet de loi C-105 ne contient aucune sauvegarde, monsieur Gray. Nous sommes en faveur de l'accélération du processus et lorsque le moment sera venu de se pencher étroitement sur la Partie I de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer, il serait peut-être bon de prescrire un échéancier ou des délais. Le projet de loi C-105 ne contient aucune disposition en ce sens, que ce soit à court ou à long terme.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Venons-en maintenant à ma question d'ordre financier. Je ne peux que vous parlez de la situation du CN puisque le CP n'exerce aucune activité dans ma circonscription de l'est du Québec. Nous parlons de déplacement et de passages à niveau. Or il existe bel et bien une société d'État qui est la Société de chemin de fer du Canadien National. Le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux ainsi que les municipalités ont tous leur mot à dire. Surtout dans les petites localités, en dehors des villes, le déplacement des lignes de chemin de fer ou la construction d'un saut-de-mouton peut dépendre d'une série de marchandages au sujet du financement.

En ce moment, je m'occupe du déplacement d'une ligne de chemin de fer dans ma circonscription, ce qui coûtera entre 4 et 5 millions de dollars. Chez nous au moins, c'est une somme importante. Au fond, le CN n'a

## [Texte]

that CN is sitting back and waiting. They are saying if the Minister of Transport jumps in and gives us  $x$  number of dollars, if the provincial government comes in and gives us  $x$  number of dollars, we will see whether or not we will be involved for  $x$  number of dollars. But they are holding the trump cards all the time, it seems to me, and as you people have indicated, the municipalities usually have the last word on it. I do not like that. I have never liked to see any particular person or company holding the hammer, which I think is the situation you people have explained very aptly in your brief.

I throw it out to you: financially speaking, and if we are talking about RRCA or what is mentioned in Bill C-105 in terms of finances in the negotiating period, I think that when you go to negotiate everybody should have their offers on the table; that is, the municipality, the company—in my case, CN—the provincial government and the federal government. Of course, railways are more federal than provincial, so the provincials usually—I assume it is the same in Saskatchewan as in Quebec—will sit back and wait to see who gives the most. Of course, the other people who are sitting back holding their cards wait and pay less, which is a very difficult situation.

In the terms of the finance, I guess the bottom line is in the negotiations. Your case in Regina is a much larger project, but I can understand how the process is being held up and stalled, because nobody wants to say how much they are going to put into it.

**Mayor Schneider:** I was elected nine years ago, and at that time this whole wonderful thing was in the process. I distinctly recall coming down with a representative of the government of the day, the Hon. Walter Smishek, who was an NDP MLA at that time and a Cabinet Minister. He and I negotiated with the government of the day for railway location. I do not recall the brilliance of the negotiation, but I do know the suggestion was 50% federal funding, 25% provincial and 25% municipal.

What we find now is that the federal government has capped their funding, and because of the railway's ability to delay this thing, inflation is absolutely killing us. It may kill the project if we are not able to proceed fairly quickly.

So that was our funding formula. I do not know whether or not that is written. I am not a student of the act in that way. But perhaps, Marshall, you could explain any difference.

**Mr. Rothstein:** Mr. Gray, perhaps I could respond to your question in this way. I think it raises two issues. First, when you talk about putting your cards or your offers on the table, you are talking largely about railway capital costs or railway operating costs, and municipalities certainly do not have access to what those numbers are. It

## [Traduction]

qu'à attendre que le ministère des Transports ou le gouvernement provincial nous accorde un certain financement, avant de chiffrer sa propre contribution. En grande partie, comme vous l'avez souligné, ce sont le CN et, jusqu'à un certain point, les municipalités qui ont le contrôle, et cette situation ne me plaît pas. D'ailleurs, le genre de scénario que vous avez si bien décrit dans votre mémoire, selon lequel une seule personne ou une seule société tire les ficelles, ne m'a jamais plu.

En somme, en ce qui concerne les dispositions transitoires du projet de loi C-105 sur les subventions toujours en instance lors de l'abrogation de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemins de fer, il faudrait que chaque intervenant—la municipalité, le gouvernement provincial, le gouvernement fédéral, la société de chemin de fer—dans ma circonscription, c'est le CN—présente clairement son offre. Étant donné que les chemins de fer relèvent plutôt de la compétence fédérale, c'est normal que n'importe quelle province, le Québec comme la Saskatchewan, attende pour voir quel intervenant apportera la plus grande contribution financière. C'est l'intervenant qui peut se permettre d'attendre qui contribuera le moins. Cette situation crée d'énormes problèmes.

Donc, les contributions financières sont fonction des négociations. Même si c'est un projet de plus grande envergure que vous avez entrepris à Regina, je comprends que la situation y est la même et a créé de nombreux retards.

**M. Schneider:** J'ai été élu pour la première fois voilà neuf ans. Même à cette époque, la question du déplacement des lignes de chemin de fer était d'actualité. Je me rappelle en avoir discuté avec l'honorable Walter Smishek, alors député néo-démocrate et ministre provincial. Nous avons entrepris des pourparlers avec le gouvernement de l'époque concernant le déplacement d'une ligne de chemin de fer. Je ne sais pas si ces négociations-là étaient d'une grande intelligence, mais je sais bien qu'on a proposé un financement partagé: 50 p. 100 du gouvernement fédéral, 25 p. 100 du gouvernement provincial et 25 p. 100 de la municipalité.

Or, le gouvernement fédéral a imposé des limites à son financement. Ce fait, conjugué à la tergiversation de la société de chemin de fer, nous rend très vulnérables à l'inflation. A moins de pouvoir sortir bientôt de cette impasse, nous risquons de voir le projet compromis.

Voilà la formule de financement que nous avons proposée. Je ne connais pas assez la loi pour dire si une telle formule y est inscrite, mais j'inviterais Marshall à nous expliquer la situation.

**M. Rothstein:** Monsieur Gray, permettez-moi d'aborder deux questions que vous avez soulevées. Premièrement, lorsqu'on parle des contributions offertes, il faut noter que ces contributions visent à combler les coûts d'immobilisations ou d'exploitation des chemins de fer, un domaine dont les municipalités n'ont aucune

[Text]

is very difficult for a municipality to put numbers on the table when the other guy has all the information. That is a very important reason for having this last-resort ability to obtain orders and to obtain an independent adjudication.

The other point I would like to make relates to the first point you made that I think is relevant here. If the process under the Railway Relocation and Crossing Act is so long and cumbersome and difficult that the railway can essentially get its own way simply by prolonging the process, then the bargaining positions are not even. That is a very good reason why I think your first recommendation has to be addressed quickly, and that is to include in Part I of the Railway Relocation and Crossing Act, however that is carried forward, some time limits so that, when the parties do come to the table, they all know that if they do not negotiate something in a fairly brief and reasonable time it will go for independent adjudication. One party just cannot sit on its hands and wait for the other party to keep upping the ante.

So I think both of your points are related, and I think they are both important to have regard for when you are considering the new bill.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** This is also a point I wanted to make. If you speed up the process and if the Minister or Governor in Council has the final decision within a certain timeframe, then perhaps we can take part of the weight out of the hammer the railways have had in the past and make it more efficient for us.

• 1035

**Mr. Rothstein:** Yes.

**Mayor Schneider:** We are just asking for an even playing-field; that is all.

**The Chairman:** Mr. Gray's point is very well taken. I do not know, but would that not be perhaps part of the thinking behind the draftsmanship here? We have had the RRCA. Regina is the only jurisdiction that really has benefited, or has been involved in it. It has been going on since the early 1980s, or even before, and you still are in litigation and you still have to worry about your municipal tax rates. I do not know what the original cost of the thing was compared to what it is now, but I imagine that it is up pretty high, regardless of what the province may contribute, or the municipality and the federal government. So that may have been some of the thinking. Perhaps Part I was so cumbersome that they have gone a little too far the other way to get rid of Part I so the Minister can start making some orders.

**Mr. Thacker:** I welcome our witnesses. I can see in this brief the fine legal mind of Mr. Rothstein, whom I have known for some years as one of the fine legal minds in western Canada, at work.

[Translation]

connaissance. En effet, il est très difficile pour un conseil municipal de chiffrer sa contribution sans connaître l'ampleur des dépenses engagées. Voilà une bonne justification du recours ultime à l'arbitrage indépendant.

Deuxièmement, et toujours à ce même propos, si les formalités d'abrogation de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemins de fer s'avéraient embarrassantes et interminables au point qu'on serait à la merci d'une société de chemin de fer qui, elle, pourrait se permettre d'attendre, les intervenants ne seraient pas tous sur un pied d'égalité lors des négociations. Voilà en effet une bonne raison de mettre en oeuvre rapidement votre recommandation, c'est-à-dire, d'intégrer dans la Partie I de cette loi—qui sera reportée—certains délais, passé lesquels les négociations seraient soumises à l'arbitrage indépendant. Si c'était le cas, tous les intervenants connaîtraient les règles du jeu et aucun d'entre eux ne pourrait faire multiplier la mise par le simple moyen de l'attribution.

Les deux questions que vous avez soulevées se rejoignent et ont chacune une importance dans l'examen de ce projet de loi.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Je tiens à noter aussi que si on faisait accélérer ces formalités—si, par exemple, le ministre ou le gouverneur en conseil disposait d'une autorité exécutoire passé un certain délai—nous pourrions faire relâcher le contrôle qu'ont exercé jusqu'à maintenant les sociétés de chemin de fer et mieux faire répondre le système à nos besoins.

**M. Rothstein:** Oui.

**M. Schneider:** Tout ce que nous demandons, c'est que tous soient sur un pied d'égalité.

**Le président:** Nous prenons bonne note des remarques de M. Gray. Je me demande si ce ne serait pas ses idées qui ont sous-tendu le texte que nous avons devant nous? On a adopté la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer. Or, Regina est la seule ville en ayant vraiment bénéficié, ou y ayant vraiment participé. Cela dure depuis le début des années 80, ou même depuis plus longtemps, et vous êtes toujours devant les tribunaux, et vous vous préoccupez encore de votre taux d'imposition municipal. J'ignore quels étaient les coûts prévus à l'origine par rapport à ce qu'ils sont maintenant, mais j'imagine que c'est assez élevé, quelles que soient les contributions de la province, de la municipalité et du gouvernement fédéral. C'est peut-être cela qu'on a pensé. Peut-être que la Partie I était tellement lourde et complexe qu'on a exagéré dans l'autre sens pour s'en débarrasser afin que le ministre puisse ordonner certaines choses.

**M. Thacker:** J'aimerais souhaiter la bienvenue à nos témoins. Je reconnais dans ce mémoire la griffe de M. Rothstein, l'un des plus éminents penseurs juridiques de l'Ouest, que je connais déjà depuis quelques années.

## [Texte]

You are certainly talking about leverage and trying to balance the power of very powerful, federally mandated corporations against a municipal government. I can see the rationale of your thinking from that perspective. I guess most people, when they looked at it, would say that if a statute has been in since 1974 and only one project has succeeded, in Amos, Quebec—your project has led to all sorts of very expensive, I presume, legal proceedings and delays and, as a result, increased costs—then the statute is obviously defective.

Do you really believe that it is better to retain Part I, which I presume you would agree would require amendments to be effective, or would it be better to repeal it and start from scratch with a different bill that would specifically deal with that problem?

**Mayor Schneider:** I just feel that a bird in the hand is worth retaining.

**Mr. Rothstein:** Mr. Thacker, thanks for your kind remarks. Let me echo what the mayor said, that a bird in the hand is worth two in the bush. Our concern is that we understand from our reading of *Hansard* and your debates that all members of this committee want Bill C-105 to go through, because it has some very beneficial aspects for railway safety.

Our concern is that if one were to take on the revamping of Part I of the Railway Relocation and Crossing Act then that might slow down the implementation of Bill C-105, and we do not want to see Bill C-105 slowed down simply for the purpose of the revamping of Part I of the relocation act. So from a practical point of view, our thought would be retain Part I as is; get started looking at it, but bring in Bill C-105 as quickly as possible, together with Part I, and then have people look at Part I and revamp it. We would be concerned with the delay that might occur if you were to start from scratch.

**Mr. Thacker:** For the record, it is my understanding that when the RRCA first came in perhaps as many as 20 communities had studies done under the statute and were all geared up to go. Most of those projects did not go, for a number of reasons. For example, in some cases the location was just too ideal for the railways and it was simply inappropriate and would have been unfair in many ways to force them out. Secondly, in the new areas where the railways would have to be relocated to, those people instantly organize and have petitions. They do not want the railway chugging past their land either. So you have a problem there.

Cost is always a factor in some cases. Also the grade separation and the grade crossing program was found in a number of instances to be a satisfactory solution to the problem. Then, of course, the existing Part I is very

## [Traduction]

Vous soulevez certainement la question de la marge de manoeuvre et du besoin qu'il y a d'équilibrer les pouvoirs de sociétés fédérales très puissantes et ceux d'une administration municipale. Je puis comprendre vos idées à cet égard. Je crois que la plupart des gens estimerait que si une loi existe depuis 1974, et qu'un seul projet a réussi, celui d'Amos au Québec, alors la loi laisse beaucoup à désirer. Je suppose que votre projet a entraîné des frais juridiques très élevés et des retards, ce qui a certainement augmenté les coûts totaux.

Croyez-vous vraiment qu'il est préférable de conserver la Partie I, qui d'après vous, si je ne m'abuse, aurait besoin d'amendements pour être vraiment efficace, ou serait-il préférable de la rejeter en entier pour repartir à zéro, c'est-à-dire de rédiger un projet de loi distinct qui s'occuperait précisément de ce problème?

**M. Schneider:** J'estime simplement qu'un tiens vaut mieux que deux tu l'auras.

**M. Rothstein:** Monsieur Thacker, je vous remercie de vos aimables propos. Maintenant, j'aimerais à mon tour reprendre à mon compte l'expression du maire, c'est-à-dire qu'un tiens vaut mieux que deux tu l'auras. Ce qui nous préoccupe, c'est qu'à en juger d'après le journal des Débats et vos délibérations, tous les membres du comité veulent l'adoption du projet de loi C-105 étant donné qu'il représente certains avantages très nets en matière de sécurité ferroviaire.

Si l'on devait refondre la Partie I de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemins de fer, nous craignons que cela ne ralentisse la mise en oeuvre du projet de loi C-105, ce à quoi nous ne tenons pas, tout simplement parce qu'on voudrait refaire la Partie I de la loi. Nous serions donc favorables à ce qu'on conserve la Partie I telle qu'elle, quitte à la revoir, afin qu'on puisse adopter le projet de loi C-105 le plus tôt possible. Par la suite, on pourrait étudier la Partie I et la refondre. Cependant, nous craignons que le fait de s'y attaquer dès maintenant ne retarde trop les choses.

**M. Thacker:** À titre de renseignement, je crois savoir que lorsque la Loi sur le déplacement des lignes de chemins de fer est entrée en vigueur, jusqu'à 20 municipalités avaient effectué des études là-dessus et étaient tout à fait disposées à sa mise en oeuvre. Toutefois, la plupart de ces projets n'ont pas vu le jour, pour nombre de raisons. Ainsi, par exemple, dans certains cas, la situation était trop parfaite pour les chemins de fer, et il devenait donc tout à fait impossible et injuste de les déloger de force. En second lieu, dans les nouvelles régions où les chemins de fer devaient être déplacés, on a assisté à l'organisation de groupes d'opposition et à des pétitions. Les gens ne voulaient pas que des trains bruyants circulent près de chez eux. Il y avait donc un problème.

Il faut encore mentionner le facteur coût dans certains cas. En outre, on a découvert que dans d'autres cas, le programme conçu pour les sauts-de-mouton et les passages à niveau suffisait pour résoudre le problème de

*[Text]*

complex and the railways are quite naturally going to resist. I suspect they are resisting because of the break-even principle.

• 1040

Marshall, you and I have probably represented all sorts of people when an industrial complex has been providing hundreds of jobs for its communities, the residential areas move out around it, suddenly they are faced with nuisance actions and have to sell and move out of town. They are forced into some other area, often with great unfairness to the company, the employees and the shareholders.

I suspect the break-even principle is why the railways are fighting it. If you owned the Brooklyn Bridge because of your ancestor, you would probably be fairly well off today. Why should they give it up on a straight break-even principle today when they know that in another 100 years, when Winnipeg is as big as Toronto, the land is going to be very valuable? Why should they have to give up those future benefits? Lethbridge will be a little bigger, but Winnipeg. . . I am just expressing a view. I am not sure an absolute break-even principle is one I agree with. I think there should be a factor for the loss of future benefits. I do not think they should be paid the year 2000 value, but there has to be a factor to take that into consideration.

**Mr. Rothstein:** I think all the factors you speak about can be taken into account in a proper adjudication of the break-even principle. For example, a railway might say that its land in the downtown area of a city will be worth a certain amount over the next 10, 20, or 100 years. I think it is probably a reasonable argument for the railway to come before the agency and ask them to take into account reasonable estimates of those increases in values, discount them back and capitalize them so they can assess what they are worth today.

On that basis, they take into account precisely what you are speaking about. The railway should not have to give up future benefits if those future benefits are reasonably identifiable and they can be reasonably calculated. I do not think there is any suggestion that somehow the break-even principle should take anything away from anyone.

Negotiations need not always result in an absolute determination of breaking even for the railway. In those discussions perhaps the railway would say that if you will agree to give them some level above breaking even, they will consent to the relocation. You will not have to get orders or go through Part I or whatever the new mechanism might be. A municipality might well look at

*[Translation]*

façon satisfaisante. Enfin, bien entendu, la Partie I actuelle est très complexe et les chemins de fer font certainement y résister. Je soupçonne qu'ils le font à cause du principe de la rentabilité.

Marshall, vous et moi avons probablement représenté toutes sortes de gens dans les circonstances suivantes: des installations industrielles avaient fourni des centaines d'emplois dans les collectivités où elles se trouvaient, mais après que les quartiers résidentiels se soient éloignés d'elles, tout à coup on les a poursuivies pour nuisance et elles devaient vendre et quitter la ville. Dans certains cas, des industries sont effectivement forcées de se déplacer dans d'autres régions, souvent de façon très injuste pour l'entreprise, les employés et les actionnaires.

Je soupçonne que si les chemins de fer combattent ce projet, c'est pour le principe du statu quo financier. Vous savez, si vous étiez depuis toujours propriétaire du pont de Brooklyn, vous seriez probablement assez riche aujourd'hui. Cependant, pourquoi les chemins de fer devraient-ils renoncer à cause du principe du statu quo financier lorsqu'ils savent que dans cent ans, lorsque Winnipeg sera une aussi grande ville que Toronto, le terrain sur lequel ils se trouvent vaudra beaucoup? Pourquoi devraient-ils renoncer à ces avantages à venir? Lethbridge sera un petit peu plus grande que Winnipeg. . . Je ne fais qu'exprimer un point de vue personnel ici, mais en l'occurrence, je ne suis pas tout à fait d'accord avec le principe du statu quo financier. Je crois que nous devrions tenir compte de la perte d'avantages à venir. Je n'entends pas par là qu'il faudrait payer les chemins de fer au tarif de l'an 2000 mais il faut certainement en tenir compte.

**M. Rothstein:** Je crois qu'il y a moyen de tenir compte de tous les facteurs que vous mentionnez si on se sert du principe du statu quo financier à bon escient. Ainsi par exemple, une compagnie ferroviaire pourra affirmer que ses terrains situés en plein centre ville vaudront tant au cours des 10, 20 ou 100 prochaines années. Il me paraît normal que ces compagnies demandent que l'on tienne compte de façon raisonnable des hausses éventuelles de la valeur de ces terrains, de les escompter et de capitaliser le tout afin qu'on ait une idée de leur valeur actuelle.

Si l'on procède ainsi, on tient donc tout à fait compte de ce que vous avez mentionné. La compagnie ferroviaire ne devrait pas devoir renoncer à de futurs avantages s'il y a moyen de les préciser et de les quantifier. Je ne crois donc pas que le principe du statu quo financier doive priver une entreprise.

Les négociations ne donnent pas nécessairement les chiffres extrêmement précis sur le seuil de rentabilité des chemins de fer. Lors de ces négociations, peut-être que la compagnie devrait offrir d'accepter de se réimplanter ailleurs si on accepte de l'indemniser à un niveau quelconque supérieur au seuil de la rentabilité. Il ne serait alors pas nécessaire d'obtenir des ordres ni de

[Texte]

that and say that in consideration for a certain number of extra dollars they have to pay the railway, they can save all the process and difficulty of going through the agency and the courts.

There might be a possibility or even a probability of the railway being able to do better than breaking even. I am not suggesting that it should be discounted at all because we think most relocations would take place by way of negotiation and not by way of order. Therefore the railways might have a real opportunity for obtaining something more than just breaking even.

**Mr. Thacker:** I would like to thank our witnesses for setting out proposed wording in their appendix. It is very helpful to committee members and to officials to be able to look at it and have a different perspective.

Under appendix on page 19-C, where your amendment would provide for consultation with municipalities before regulations are made, you recognize that we have to deal with the provincial governments. That is a very real limitation, but it is in our Constitution and we cannot get around it.

I wonder if we would not have the same problem under your recommendation on page 20 about municipal representation on the Railway Safety Consultative Committee. Do you think we have a constitutional problem in naming someone? How would that person be chosen?

**Mr. Rothstein:** Your second question is the easier one. Under section 44 there is provision for the Minister to appoint four members. Perhaps the Minister would choose to name someone recommended by the Federation of Canadian Municipalities. That may be one way of approaching it. Alternatively, there could be provision actually in the legislation for a certain type of representation from communities, if you like.

• 1045

I think the first part of your question is a valid one. There is some question as to whether federal legislation can actually jump over provinces and go straight to municipalities. If you were to have something like paragraph (h) as set forth on page 20, you might have to say one member to represent the provinces or something like that, because it may not be constitutionally possible for the federal Minister to deal officially with the municipalities in a bill.

I am not a sufficient constitutional expert to be able to address that directly, but I do recognize the problem you are raising, and I think it is a valid one.

[Traduction]

recourir à la partie I ni à aucun autre mécanisme nouveau. Une municipalité pourrait bien arriver à la conclusion qu'il serait préférable d'indemniser un peu plus généreusement la compagnie ferroviaire pour s'éviter toutes les difficultés et les tracas inhérents aux procédures juridiques et au recours à l'Office.

Il est aussi possible, ou même probable que les compagnies ferroviaires atteignent des bénéfices supérieurs statu quo financier. Je ne suis pas d'avis qu'il ne faut pas en tenir compte, et nous pensons que la plupart des réimplantations seront le fruit de négociations et non de mesures coercitives. Il est donc tout à fait possible que les chemins de fer obtiennent un règlement supérieur à ce qui correspondrait au seuil de rentabilité.

**M. Thacker:** Je tiens à remercier nos deux témoins d'avoir bien voulu annexer à leur mémoire leur proposition de libellé. Cela nous donne une autre perspective et nous sera très utile, à nous, membres du Comité, ainsi qu'aux hauts fonctionnaires.

A la page 19-C de l'Annexe, vous proposez des consultations auprès des municipalités avant la promulgation d'un règlement, et vous reconnaissez que nous devons négocier avec les provinces. Cette obligation limite vraiment notre action, mais elle découle de la Constitution et nous ne pouvons absolument pas la contourner.

Je me demande d'ailleurs si le même problème ne risque pas de se représenter au sujet de votre recommandation de la page 20 qui demande que les municipalités soient représentées au sein du comité consultatif sur la sécurité ferroviaire. Pensez-vous que la Constitution empêcherait la nomination de quelqu'un? Comment pourrait-on choisir une telle personne?

**M. Rothstein:** Votre seconde question est plus facile. En vertu de l'article 44, le ministre est autorisé à nommer quatre personnes. Il voudrait peut-être cependant choisir quelqu'un que lui aurait recommandé la Fédération canadienne des maires et des municipalités. Ce serait une possibilité, par ailleurs la loi actuelle pourrait autoriser les collectivités à être représentées au sein de l'organisme, si vous voulez.

Maintenant, pour ce qui est de votre première question, elle me paraît valide. On se demande si la loi fédérale actuelle peut contourner les provinces et s'adresser directement aux municipalités. Si l'on devait adopter quelque chose de semblable à votre paragraphe h) de la page 20, il faudrait peut-être ajouter que la province aussi serait représentée, ou quelque chose d'approchant, car il est peut-être anticonstitutionnel pour un ministre de s'adresser directement à des municipalités par le truchement d'un projet de loi.

Cela dit, je ne suis pas spécialiste en la matière et je ne peux donc pas répondre à votre question directement, mais je reconnais le bien-fondé de ce que vous soulevez.

[Text]

**Mr. Thacker:** How strongly do you then feel about your appendix D where you actually want a statute amended to include one member to represent municipal corporations? I guess my own preference would be for the Minister simply to name somebody recommended by that.

**Mr. Rothstein:** Obviously from our point of view it would be nice if the legislation actually mandated that somebody representing municipalities be appointed to this committee. It is going to be an important committee and the railways do operate in and through these municipalities. But if it is found constitutionally impossible to have an amendment such as the one we are proposing in appendix D, then perhaps the alternative might be to go the route you are suggesting, Mr. Thacker, and have the Minister use one of his four appointments to appoint somebody to represent municipalities in that way.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** In the negotiations and experience you have had in dealing with CN and CP, would you gentlemen agree that CN and CP are on a level playing field in terms of negotiating with the other parties involved?

**Mayor Schneider:** Most definitely not; they have a hammer.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** No, I am asking you specifically between CN and CP—otherwise stated, Crown corporation versus private.

**Mr. Benjamin:** One is as bad as the other.

**An hon. member:** Which one would you rather negotiate with?

**Mr. Rothstein:** I suppose it depends where you are. In a certain location one railway may have more dominance than another and therefore may have more power than the other. I am not sure I can think of anything more to answer to you at this point.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Would you not say that one railway has a monopoly, an undue advantage, over the other in a similar situation?

**Mr. Rothstein:** I can think in commercial situations where someone might suggest that CN might have an advantage over CP because CN's capital costs are lower than CP's. Regardless of what legislation may say, CN borrows essentially at the government borrowing rate, CP cannot do that. Therefore, there are some inherent imbalances when one company is a Crown corporation and the other one is not. I am not sure whether that is a direct answer to the question you are answering here and now dealing with relocation matters or matters of safety.

**The Chairman:** Yes, I can understand Mr. Thacker's comments about your legal background in fending specific questions and also ones of a more general nature,

[Translation]

**M. Thacker:** Tenez-vous énormément à votre annexe D où vous demandez que la loi soit amendée de telle sorte que les municipalités soient représentées par une personne? Pour ma part, je préférerais que le ministre nomme quelqu'un qui soit recommandé par les municipalités.

**M. Rothstein:** A notre avis, il serait bon que la loi recommande qu'un représentant des municipalités soit nommé au sein de ce comité. Il s'agit d'un organisme important, et les chemins de fer fonctionneront dans les municipalités et par leur entremise. Si toutefois il se révélait impossible sur le plan constitutionnel d'obtenir un amendement tel que celui que nous proposons à l'annexe D, alors peut-être devrions-nous demander ce que vous avez proposé, monsieur Thacker, c'est-à-dire que parmi les quatre personnes nommées par le ministre au sein de cet organisme, il y en ait une qui représente les municipalités.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Au sujet des négociations et des autres contacts que vous avez eus avec le CN et le CP, estimez-vous que ces deux compagnies ferroviaires traitent leur vis-à-vis sur un pied d'égalité lors des négociations?

**M. Schneider:** Certainement pas; elles se servent de la massue.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Non, ce que je vous demande, se rapporte plus précisément aux rapports entre le CN et CP, c'est-à-dire entre une société de la Couronne et le secteur privé.

**M. Benjamin:** L'une est aussi mauvaise que l'autre.

**Une voix:** Avec laquelle de ces deux compagnies préférez-vous négocier?

**M. Rothstein:** Cela dépend de l'endroit où vous êtes. Dans certaines régions, l'un des chemins de fer est peut-être beaucoup plus puissant que l'autre. Je ne trouve réellement rien d'autre à vous dire là-dessus.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** D'après vous, l'une des sociétés ne détient-elle pas le monopole, c'est-à-dire n'a-t-elle pas un avantage injuste sur l'autre?

**M. Rothstein:** Dans certaines situations commerciales, on penserait peut-être que le CN est plus avantage que le CP étant donné que ses coûts en immobilisations sont plus faibles que ceux du CP. En effet, en dépit de tout ce que peut dire la loi, le CN emprunte de l'argent au tarif gouvernemental tandis que le CP ne peut faire cela. En conséquence, il existe donc certains déséquilibres structurels lorsqu'on compare une société de la Couronne et une autre du secteur privé. J'ignore cependant si cela répond directement à votre question et à vos préoccupations relatives à la réimplantation et aux questions de sécurité.

**Le président:** Oui, je vois maintenant pourquoi M. Thacker parlait de votre expérience dans le domaine juridique par rapport à certaines questions précises et

[Texte]

and Mr. Gray gave you chances on both, especially the latter.

Do you still want a few questions, Mr. Benjamin? I thought you had been brilliant in exhausting questions on a very comprehensive, interesting brief. You are on.

**Mr. Benjamin:** Gentlemen, does the funding for the Regina project remain the same as it would have been before, under the old legislation in the transition sections of this bill? Will you still get the same funding shares from the federal and provincial governments?

• 1050

**Mr. Rothstein:** To my knowledge, Mr. Benjamin, that funding should remain undisturbed.

**Mr. Benjamin:** Is there any danger it will be disturbed?

**Mr. Rothstein:** Whenever you change legislation it is possible. We said before that Regina is probably protected under the transitional provisions contained in section 114 of this act itself, but we do not know where the railway's appeals may lead. If those railway's appeals led in directions we do not now anticipate, that could change everything.

**Mr. Benjamin:** If the feds are not going to put up any money, then the city would be stuck for a lot more.

Is it not correct that the 80% sliding scale was designed to allow the smaller, sometimes very small municipalities to be able to afford to get into a railway relocation or a grade separation, and that was the purpose for it? The larger the project, the larger the city, the more likelihood it would get 50%, whereas a small municipality would get 80%.

**Mr. Rothstein:** That is correct, sir.

**Mr. Benjamin:** This bill means there is just no way that small municipalities could even begin trying to get into something like that with the new funding formula.

**Mayor Schneider:** It is beyond the reach.

**Mr. Benjamin:** From your discussions with other cities, is it not correct that Regina is the only project that has come up under this legislation? Is it not true that the other cities were holding back really to see how you made out under the legislation before they made any applications?

**Mayor Schneider:** To a point I can say to you that the City of Toronto was very much interested in our progress, as was Edmonton and Winnipeg. Because of the stalling tactics, all three cities just simply literally threw up their hands and said that there was not enough time on the

[Traduction]

même par rapport à des questions plus générales, et M. Gray vous a interrogé sur les deux plans, surtout sur le deuxième.

Désirez-vous poser d'autres questions, monsieur Benjamin? Je crois que vous avez réussi un tour de force en posant des questions exhaustives sur un mémoire très global et très intéressant. À vous la parole.

**M. Benjamin:** Messieurs, les mesures de financement du projet de Regina demeureront-elles inchangées, c'est-à-dire identiques à celles de la loi actuelle, telle que prévue dans les articles du projet de loi portant sur la période de transition? Recevez-vous toujours les mêmes contributions financières de la part des gouvernements fédéral et provinciaux?

**M. Rothstein:** À ma connaissance, monsieur Benjamin, ce mode de financement restera inchangé.

**M. Benjamin:** Y a-t-il risque qu'il soit modifié?

**M. Rothstein:** C'est possible toutes les fois que l'on change de loi. Cependant, nous avons dit que la ville de Regina est probablement protégée en vertu des dispositions relatives à la période de transition qui figurent à l'article 114 du projet de loi, mais nous ignorons jusqu'où les appels des compagnies de chemin de fer peuvent aller. Si cela entraîne une réorientation imprévue, cela pourrait tout changer.

**M. Benjamin:** Si le gouvernement fédéral ne veut pas contribuer d'argent, alors la ville serait obligée d'en verser beaucoup plus.

N'est-il pas juste de dire que l'échelle mobile de 80 p. 100 a été conçue pour permettre aux petites et parfois très petites municipalités de participer à ce déplacement des lignes ferroviaires ou des passages à niveau? Plus le projet est vaste, plus la ville est grande, plus il est probable que la municipalité reçoive 50 p. 100, tandis qu'une petite ville recevrait 80 p. 100.

**M. Rothstein:** C'est exact, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Ce projet de loi signifie donc qu'il est tout à fait impossible pour les petites municipalités de participer à ce genre de programme, compte tenu de la nouvelle formule de financement.

**M. Schneider:** Oui, c'est au-delà de leurs possibilités.

**M. Benjamin:** Vous avez discuté avec des représentants d'autres villes; or, est-il vrai que la ville de Regina est la seule visée par ce projet dans le cadre du projet de loi? N'est-il pas vrai aussi que les autres villes attendent de voir comment vous vous en tirez avec la nouvelle loi avant de faire toute demande?

**M. Schneider:** Je puis vous dire que la ville de Toronto s'est beaucoup intéressée à notre progrès, tout comme Edmonton et Winnipeg. Cependant, à cause des tactiques dilatoires, les trois villes ont tout simplement renoncé et dit qu'on n'accordait pas suffisamment de temps au projet

[Text]

calendar for this Regina project to ever proceed under the Railway Location Crossings Act.

To my understanding at least, I think Toronto has partly given up, as expressed by the fact that the new stadium is going on CN land. I do not know what Edmonton's and Winnipeg's positions are, but they are both two fairly major cities that are looking at the possibilities of this act.

**Mr. Rothstein:** There are other municipalities as well, Mr. Benjamin. I think next week you are going to hear from the City of New Westminster, and whether they decide to proceed under the act or try to arrange something by way of negotiation has yet to be determined, but certainly they are reliant upon this legislation.

There are other cities that have negotiated voluntary relocation agreements, and we believe that the results of those negotiated agreements are more evenly balanced simply by virtue of the fact that this act has been in place. It has been a backdrop to those negotiations, and therefore it has had some value even though an application was not made in those cases.

**Mr. Benjamin:** In your response to Mr. Belsher about the railroads being comforted more on the matter of price, being given funds that would be more than break-even for them taking into account the present and future values of those lands, you tended to agree with Mr. Belsher, but do you take into consideration the fact that in many places—and I think in the case of Regina—the railways got that land for nothing? It did not cost them anything. Secondly, the CPR for how many decades did not even pay for the water they used from the City of Regina as part of them building the railroad and establishing themselves there? They got away without even paying their water bill for what, 70 or 80 years?

**The Chairman:** They should send them a bill.

**Mr. Benjamin:** Yes, and they got the land for nothing. It is not really a cost to them. Why the hell should they get the price of a piece of valuable downtown property for land that did not cost them a damn thing? And with the land that is relocated to you, you are going to have a 300 feet—

**The Chairman:** This is beyond—

**Mr. Benjamin:** Why would you want to give the railroads a break on this?

**The Chairman:** This is a little beyond the bill. I mean, this is—

**Mr. Benjamin:** Mr. Thacker asked these questions, and I am just following up on the same subject.

[Translation]

de Regina pour qu'il soit terminé en vertu de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer.

Je crois savoir que Toronto a partiellement renoncé, car le nouveau stade sera construit sur les terres du CN. Je ne connais pas les positions d'Edmonton et de Winnipeg, mais toutes les deux étudient les répercussions possibles de cette loi.

**M. Rothstein:** Il y a d'autres municipalités à part celles-là, monsieur Benjamin. Ainsi, par exemple, je pense que la semaine prochaine, vous allez entendre le témoignage des représentants de la ville de New Westminster, et ils vous diront alors s'ils vont se conformer aux dispositions de la loi ou s'efforcer de négocier quelque chose, mais il ne fait aucun doute qu'ils attendent ce projet de loi.

Il y a encore d'autres villes qui ont négocié des ententes volontaires de déplacement, et nous estimons que ces dernières sont plus équilibrées, tout simplement du fait de l'existence de ce projet de loi. Il a en effet servi de référence dans les négociations, et il a donc une valeur quelconque, même si on n'a pas fait de demandes explicites en son nom.

**M. Benjamin:** Dans la réponse que vous avez donnée à M. Belsher au sujet des indemnités plus généreuses aux sociétés ferroviaires, qui accorderaient plus que l'équivalent du seuil de rentabilité, tiendraient compte de la valeur future des terrains où elles se trouvent, vous étiez sensiblement d'accord avec M. Belsher. Cependant, avez-vous songé qu'à bon nombre d'endroits, y compris à Regina, je crois, les chemins de fer ont obtenu leurs terrains gratuitement? Cela ne leur a rien coûté. En second lieu, pendant combien de décennies les chemins de fer du CP n'ont-ils même pas payé leur approvisionnement en eau de la ville de Regina après s'y être établis? La société a réussi à ne pas payer ses comptes d'alimentation en eau pendant 70, ou même 80 ans.

**Le président:** Il faudrait leur envoyer la note.

**M. Benjamin:** Oui, et en plus, ils avaient obtenu le terrain où ils se trouvent pour un rien. Cela ne leur a donc rien coûté. En ce cas, pourquoi devrait-on leur accorder l'équivalent du prix d'un terrain du centre-ville de grande valeur, étant donné qu'il ne leur avait rien coûté? Et en plus du terrain qui sera accordé, il y aura pour 300 pieds. . .

**Le président:** Cela dépasse quelque peu. . .

**M. Benjamin:** Pourquoi faudrait-il donner le moindre avantage aux chemins de fer à cet égard?

**Le président:** Cela dépasse quelque peu les limites du projet de loi. En fait, nous sommes. . .

**M. Benjamin:** M. Thacker a posé des questions en ce sens, et je ne fais que suivre sur sa lancée.

[Texte]

[Traduction]

• 1055

**The Chairman:** We are on Bill C-105. This gets into a lot of interesting historical and even perhaps philosophical points of interest and debate. I just really think we should explore the presentation on the bill. The brief was excellent. They are very clear in what they want; at least it is clear to me what they want. They want to make sure that Part I is still around with all its problems.

I do not know about the progress of bills, but I was interested in your comment about the potential adjudication of the issue. Of course we never know when those things are going to happen. I guess that is so far down the road. We are going to have to make some decision before we wait and see what the courts do.

**Mayor Schneider:** There is a factor relating to the CTC decision that Regina received. It said that the railroads must commence rail relocation within a two-year period from the date of the issuance of that order.

**Mr. Rothstein:** From the date of the filing of the financial plan, which is the way in which the project is going to be funded, the construction will commence.

**The Chairman:** Do you have your municipal plebiscites in place to contribute your share?

**Mayor Schneider:** We have had plebiscites in the past that have been approved by about a 70% margin. Unfortunately, because of our political system that we have in our city. . . One alderman, I know for a fact, ran on a slate of being against rail relocation. We are locating the railways outside the city limits. His ward does about next to this, so naturally it is politically expedient for him to say all kinds of negative things about rail relocation.

**An hon. member:** Come on, careful.

**Mayor Schneider:** I am being careful.

**The Chairman:** Anyway, any further question, Mr. Benjamin, on the bill basically?

**Mr. Benjamin:** No.

**Mr. Rothstein:** Mr. Chairman, if I may just make one gratuitous comment, just a personal one, in the preparation of this brief I had occasion to speak to some of the department's officials with regard to information and interpretations and other matters, and I think I should say that they were very open and helpful with me, very willing to discuss the matter and willing to have a lot of give and take on the concerns I was expressing. I think I should say that for the record. I would like you to know that I personally am very pleased with the co-operation I received.

**Le président:** Nous sommes saisis du projet de loi C-105. Vos remarques soulèvent peut-être des questions d'un intérêt historique, et même peut-être théorique, certain, mais il n'empêche que nous devrions, à mon avis, nous en tenir à l'étude du projet de loi. Le mémoire qu'on nous a présenté était excellent. Il a le mérite de préciser très clairement ce que ses auteurs souhaitent obtenir. Ils veulent qu'on conserve la partie I et tous ses problèmes.

Je ne m'y connais pas beaucoup au sujet de la façon dont on procède, mais j'ai aimé votre suggestion de procéder par décision de la part du ministre. Bien entendu, nous ne savons jamais comment de telles choses se passeront. C'est encore assez éloigné. Il nous faudra cependant nous décider avant de voir ce que feront les tribunaux.

**M. Schneider:** La ville de Regina a été mise au courant d'un facteur ayant trait à la Commission canadienne des transports. On lui a en effet dit que les sociétés ferroviaires doivent commencer à déplacer leurs chemins de fer dans les deux ans suivant la décision ministérielle.

**M. Rothstein:** A partir de la date de la soumission du programme financier, car c'est ainsi que le projet sera financé et que la construction commencera.

**Le président:** Avez-vous tenu des plébiscites municipaux afin de savoir quelle part vous allez contribuer?

**M. Schneider:** Dans le passé, les plébiscites que nous avons tenus ont suscité des appuis d'environ 70 p. 100. Malheureusement, en raison du système politique en vigueur dans notre ville. . . Je sais par exemple qu'un échevin s'est présenté en fonction d'un programme qui s'opposait au déplacement des lignes. Nous déplaçons les lignes à l'extérieur des limites de la ville, et son district se trouvant juste à côté, il est plus avantageux pour lui de trouver toutes sortes de défauts au déplacement des lignes ferroviaires.

**Une voix:** Allons donc, n'exagérons pas.

**M. Schneider:** Je n'exagère pas.

**Le président:** Quoi qu'il en soit, monsieur Benjamin, avez-vous d'autres questions à poser au sujet du projet de loi?

**Mr. Benjamin:** Non.

**M. Rothstein:** Monsieur le président, si vous le permettez, j'aimerais faire une remarque plutôt personnelle. Lorsque je préparais le mémoire, j'ai eu l'occasion de discuter avec certains des hauts fonctionnaires du ministère au sujet de renseignements, d'interprétations et d'autres questions, et je dois dire qu'on s'est montré très ouvert, très disposé à discuter longuement de la question et à m'aider. À mon avis, cela méritait d'être dit. Je suis personnellement très satisfait de la collaboration qu'on m'a fournie.

[Text]

**The Chairman:** I want to thank you, Mr. Rothstein and Your Worship. The brief is excellent; it is a great model. We have good briefs basically, but this is even better than the good briefs we have.

**Mayor Schneider:** Mr. Chairman, just one comment that Mr. Thacker made, with respect to his statement of whether or not the federal government should recognize the appointment of a representative of municipalities on this agency. . . It is unfortunate that he is not here, but I can relate my concerns to all of you, and that is that it is almost as though the municipalities are in an orphan role. We have a federal jurisdictional concern, but the federal government does not want to specify a representative at the municipal level for fear they tread upon provincial toes; yet the provincial government has no jurisdiction in federal government matters relating to the particular subject we are talking about. We feel like orphans in some particular cases.

I am not crying or lamenting on anyone's shoulders. It is to make the point—and unfortunately, or perhaps fortunately, Regina cannot claim this—that the population of some of our cities is larger than some of our provinces. I know you are all aware that it is predicted—you are familiar with this—that by the year 2000 half of Canada's population will live in municipalities. So talk to us. We only want to talk to you.

**The Chairman:** I understand. It is an interesting point, but it is a long way beyond our domain. I have heard this remark before that municipalities are sort of caught in a no man's land, to a point, or no person's land in this day and age of non-gender.

• 1100

Anyway, I want to thank you very much for a most interesting and comprehensive brief, which certainly reviewed your situation and outlined some very specific remedies. Thank you very much for coming.

This committee stands adjourned until 9.30 Thursday morning.

[Translation]

**Le président:** Monsieur Rothstein et monsieur le maire, je vous remercie. Votre mémoire est excellent; c'est un modèle du genre. En général, nous recevons de bons mémoires, mais celui-ci est supérieur aux autres.

**M. Schneider:** Monsieur le président, j'ai une dernière remarque à faire au sujet de l'intervention de M. Thacker. Il s'est demandé si le gouvernement fédéral devrait reconnaître la nomination à l'office d'un représentant des municipalités. . . Il n'est malheureusement plus ici, et je m'adresserai donc à vous tous, tout simplement pour vous dire que c'est comme si les municipalités étaient des parents pauvres. Les questions relèvent clairement de la compétence fédérale, mais le gouvernement fédéral ne veut pas nommer un représentant au niveau municipal, de peur d'empiéter sur les prérogatives des provinces; cependant, les administrations provinciales n'ont aucune compétence sur les questions fédérales concernant le sujet dont nous sommes saisis. Nous nous sentons donc comme des orphelins par rapport à certaines questions.

Je ne cherche pas à me plaindre amèrement. Il ne s'agit que de rappeler que—et malheureusement, ou peut-être heureusement, ce n'est pas le cas de Regina—la population de certaines de nos villes est supérieure à celle de certaines de nos provinces. En outre, vous n'ignorez sans doute pas qu'on prédit que d'ici à l'an 2000, la moitié de la population canadienne vivra dans des villes. Compte tenu de cela, parlez-nous. Tout ce que nous voulons, c'est vous parler.

**Le président:** Je vois. Votre remarque est intéressante, mais elle outrepassa beaucoup les limites de notre mandat. On m'a d'ailleurs déjà dit que les municipalités sont dans une espèce de *no man's land*.

Quoi qu'il en soit, je vous remercie vivement de nous avoir présenté un mémoire aussi complet et aussi intéressant, qui donne certainement un bon aperçu de votre situation et présente des mesures correctives très précises. Merci beaucoup d'avoir bien voulu venir témoigner devant nous.

La séance est levée jusqu'à 9h30, jeudi matin.













*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

WITNESSES

*From the City of Regina:*

Larry Schneider, Mayor of Regina;  
Marshall Rothstein, Legal Counsel.

TÉMOINS

*De la municipalité de Regina:*

Larry Schneider, maire de Regina;  
Maître Marshall Rothstein, conseiller juridique.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 53

Thursday, March 10, 1988

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 53

Le jeudi 10 mars 1988

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the  
Standing Committee on*

## Transport

*Procès-verbaux et témoignages du Comité  
permanent des*

## Transports

### RESPECTING:

Bill C-105, An Act to ensure the safe operation of  
railways and to amend certain other Acts in  
consequence thereof

### CONCERNANT:

Projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité  
de l'exploitation des chemins de fer et modifiant  
certaines lois en conséquence

### WITNESSES:

(See back cover)

### TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament,  
1986-87-88

Deuxième session de la trente-troisième législature,  
1986-1987-1988

## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl L. Gray

### Members

Iain Angus  
Ross Belsher  
Les Benjamin  
Terry Clifford  
Dennis H. Cochrane  
Joe Reid  
Fernand Robichaud  
Gordon Taylor  
Brian Tobin—(11)

(Quorum 6)

Ellen Savage

*Clerk of the Committee*

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl L. Gray

### Membres

Iain Angus  
Ross Belsher  
Les Benjamin  
Terry Clifford  
Dennis H. Cochrane  
Joe Reid  
Fernand Robichaud  
Gordon Taylor  
Brian Tobin—(11)

(Quorum 6)

*Le greffier du Comité*

Ellen Savage

## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MARCH 10, 1988  
(89)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:31 o'clock a.m., in Room 253-D, Centre Block, this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Ross Belsher, Les Benjamin, Patrick Nowlan, Joe Reid, Gordon Taylor, Brian Tobin.

*Other Members present:* Blaine A. Thacker, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport; Dave Dingwall.

*In attendance:* John Christopher, Research Officer, Library of Parliament. David Cuthbertson, Consultant to the Committee.

*Witnesses:* *From the Brotherhood of Locomotive Engineers:* Stan Warner, Chairman, National Legislative Board; George Hainsworth, Vice-Chairman, National Legislative Board. *From the Canadian Labour Congress:* Dick Martin, Executive Vice-President; Linda Wilcott, Research and Program Developer, Educational Services.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, February 10, 1988 relating to Bill C-105, An Act to ensure the safe operation of railways and to amend certain other Acts in consequence thereof. (See *Minutes of Proceedings dated Tuesday, February 23, 1988, Issue No. 49.*)

Stan Warner made an opening statement and, with George Hainsworth, answered questions.

Dick Martin made an opening statement and, with Linda Wilcott, answered questions.

At 11:15 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage  
Clerk of the Committee

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 10 MARS 1988  
(89)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 31, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

*Membres du Comité présents:* Ross Belsher, Les Benjamin, Patrick Nowlan, Joe Reid, Gordon Taylor, Brian Tobin.

*Autres députés présents:* Blaine A. Thacker, secrétaire parlementaire du ministre des Transports; Dave Dingwall.

*Aussi présents:* John Christopher, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement. David Cuthbertson, conseiller du Comité.

*Témoins:* *De la Fraternité des ingénieurs de locomotives:* Stan Warner, président, Conseil législatif national; George Hainsworth, vice-président, Conseil législatif national. *Du Congrès du travail du Canada:* Dick Martin, vice-président exécutif; Linda Wilcott, chargée de recherche et élaboratrice de programme, Services éducatifs.

Le Comité réexamine son ordre de renvoi du mercredi 10 février 1988 relatif au projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence. (*Voir Procès-verbaux du mardi 23 février 1988, fascicule n° 49.*)

Stan Warner fait une déclaration préliminaire, puis lui-même et George Hainsworth répondent aux questions.

Dick Martin fait une déclaration préliminaire, puis lui-même et Linda Wilcott répondent aux questions.

À 11 h 15, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité  
Ellen Savage

## EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Thursday, March 10, 1988

• 0932

**The Chairman:** Colleagues, I see a quorum. We have two witnesses this morning. I welcome the first witness, the Canadian Brotherhood of Locomotive Engineers. Mr. Warner and Mr. Hainsworth are here on its behalf. Gentlemen, we have your brief, but if you would like to review it, we can have questions.

**Mr. George Hainsworth (Vice-Chairman, National Legislative Board, Brotherhood of Locomotive Engineers):** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Warner will review the brief.

**Mr. Stan Warner (Chairman, National Legislative Board, Brotherhood of Locomotive Engineers):** Mr. Chairman, I think the first part of our brief is self-explanatory.

Drug and alcohol testing is one of my pet projects and it is a problem in the railway industry. It is not so severe as a lot of the published figures might suggest, but I think it is something that should be confronted. I do not think this belongs in safety legislation. If the railways and the labour organizations were to reach a mutually acceptable agreement on a good solid program supported by both the company and the organizations, I think the drug and alcohol problem in the railway industry would be fairly well resolved.

I have attached an agreement in place in the United States with CSX Transportation, the Chesapeake and Ohio Railway Co. and the Brotherhood of Locomotive Engineers. Just prior to writing this brief, I made inquiries about how it was working and apparently it is working very well.

• 0935

The other point we would like to draw to this committee's attention is that stress is a factor in safety regarding locomotive engineers. I would like to have George Hainsworth address the stress situation.

**Mr. Hainsworth:** Some of the salient points of the study are that the causes of stress are irreparable safety devices, faulty speedometers, vandalism along right-of-ways, objects on tracks, working alone in cabs, and chances of an accident. Other stress factors pointed out by Canadian members on many occasions are irregular work schedules and hours. The irregular work hours were also pointed out by Judge Foisy with his recommendation to alleviate the same in recommendation 4 of his report. We would strongly urge that Judge Foisy's recommendation be implemented by all parties.

## TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le jeudi 10 mars 1988

**Le président:** Chers collègues, nous avons le quorum. Nous recevons deux témoins ce matin. Je veux souhaiter la bienvenue au premier, la Canadian Brotherhood of Locomotive Engineers, représentée par M. Warner et M. Hainsworth. Messieurs, nous avons reçu votre mémoire mais si vous voulez nous en exposer les points saillants, nous vous poserons ensuite quelques questions.

**M. George Hainsworth (vice-président, National Legislative Board, Brotherhood of Locomotive Engineers):** Je vous remercie, monsieur le président. M. Warner va vous résumer le mémoire.

**M. Stan Warner (président, National Legislative Board, Brotherhood of Locomotive Engineers):** Monsieur le président, je pense que la première partie de notre mémoire se passe d'explication.

Le dépistage de la drogue et de l'alcool est l'un des sujets qui me tient le plus à coeur, et c'est un problème dans le secteur ferroviaire. Il n'est pas aussi grave que le donnent à penser quantité de chiffres récemment publiés mais il faut néanmoins s'y attaquer. Je ne pense pas, cependant, que cela doive figurer dans la législation sur la sécurité. Si les compagnies et les syndicats parvenaient à s'entendre sur un programme solide, ayant l'appui tant du patronat que des organisations syndicales, je pense que le problème de la drogue et de la boisson pourrait facilement être résolu dans les chemins de fer.

J'ai annexé l'entente conclue aux États-Unis par CSX Transportation, the Chesapeake and Ohio Railway Co. et la Brotherhood of Locomotive Engineers. Juste avant de rédiger ce mémoire, j'ai pris mes renseignements sur la manière dont elle est appliquée et, apparemment, elle donne toute satisfaction.

L'autre point sur lequel je voudrais attirer l'attention du Comité est la tension nerveuse à laquelle sont soumis des cheminots et qui est elle-même un facteur déterminant de la sécurité. Je voudrais demander à Georges Hainsworth de vous en parler.

**M. Hainsworth:** Les études ont montré que les principales causes du stress sont les appareils de sécurité irréparables, les tachymètres défaillants, le vandalisme sur les voies, les objets sur les rails, le travail seul dans la cabine et les risques d'accidents. D'autres facteurs fréquemment mentionnés par nos membres canadiens sont les horaires de travail irréguliers. Le juge Foisy les a également cités en recommandant d'en réduire le plus possible les effets. Nous exhortons toutes les parties à donner suite à la recommandation n° 4 du juge Foisy.

## [Texte]

Our members working in severe weather conditions such as storms and severe cold find it very stressful. Supervisors working in an office environment often disregard conditions under which our members are working and make unreasonable requests that unnecessarily add to crew members' stress.

Each area of Canada has its own special problems for operating crews, such as snow and ice storms in the east, snow slides in the mountains, and train braking problems in severe cold conditions anywhere in Canada.

As a step to enhance safety, we would recommend to this committee two qualified locomotive engineers on all through freight trains. The reasons therefor are set forth. It has been a recommendation of the United States National Safety Transportation Board to the FRA in the United States, and it has been a recommendation from a study done in Canada and also at Queen's University. Professor John Jancovitch also mentioned that. It is considered in some studies that the psychological demands of working as an engineer are almost unparalleled in the working world. In our view there has been nothing of recent date to change that assessment.

**The Chairman:** I gather in a general way you agree—both on the drug and on the other points—with the brief of your brother, Mr. Abbot, who appeared before the Railway Labour Association. Is that correct?

**Mr. S. Warner:** Yes, we support that brief.

**The Chairman:** He gave a pretty comprehensive and very long brief and was here before us for some time. I think we might as well throw this open to questions. Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Thank you, Mr. Chairman. On this matter of the second locomotive engineer, are you considering someone who would be a junior engineer, or a trainee engineer who would also do duties like a brakeman or a conductor? Or would this be an additional body on the crew?

**Mr. S. Warner:** No, the correct term is "another qualified locomotive engineer on the crew consist". Our locomotive engineers are promoted from the United Transportation Union's ranks. Right at the present time I would not hazard a guess, but we have probably 25% to 50% of engine brakemen who are qualified locomotive engineers.

• 0940

**Mr. Benjamin:** So they are really trainees, since we do not have firemen any more to train as engineers.

## [Traduction]

Nos membres sont appelés à travailler dans des conditions météorologiques très dures, pendant des tempêtes et par temps très froid, et cela est pour eux une source de stress. Le personnel d'encadrement, travaillant dans des bureaux bien chauffés, oublie souvent les conditions dans lesquelles nos membres doivent travailler et formule des exigences déraisonnables qui ne font qu'ajouter à la tension nerveuse des cheminots.

Chaque région du Canada comporte ses difficultés propres; tempêtes de neige et pluies verglaçantes dans l'Est, avalanches en montagne, difficultés de freinage par grand froid partout au Canada.

Dans le but d'améliorer la sécurité, nous recommandons la présence à bord de tous les trains de marchandises de deux mécaniciens qualifiés. Et nous en exposons les raisons. Le National Safety Transportation Board aux États-Unis a présenté la même recommandation et elle est contenue également dans deux études réalisées au Canada, dont l'une à l'université Queen's. Le professeur John Jancovitch l'a mentionnée également. D'autres études ont conclu que les rigueurs psychologiques du travail des cheminots sont pratiquement uniques dans le monde du travail. A notre sens, rien de nouveau n'est intervenu depuis qui ait fait évoluer cette situation.

**Le président:** Je suppose que vous êtes d'accord de façon générale avec la position de votre camarade syndiqué, M. Abbot, qui a comparu au nom de la Railway Labour Association, tant en ce qui concerne la drogue que sur les autres sujets. Est-ce exact?

**M. S. Warner:** Oui, nous souscrivons à ce mémoire.

**Le président:** Il nous a remis un mémoire très long et détaillé et nous nous sommes entretenus avec lui pendant pas mal de temps. Autant passer tout de suite à la période des questions. Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Je vous remercie, monsieur le président. En ce qui concerne cette question d'un deuxième mécanicien, accepteriez-vous qu'il s'agisse d'un mécanicien débutant ou stagiaire, qui remplirait également les fonctions de serre-freins ou de conducteur? Ou bien s'agirait-il d'un membre d'équipage supplémentaire?

**M. S. Warner:** Non, le terme correct est «un autre mécanicien qualifié dans l'équipage». Nos mécaniciens sont choisis parmi les membres du Syndicat des travailleurs unis des transports. Sans vouloir trop m'avancer, je dirais que de 25 à 50 p. 100 des serre-freins sont des mécaniciens qualifiés.

**M. Benjamin:** Il s'agit donc de stagiaires, en réalité, puisqu'il n'y a plus d'aide-mécanicien que l'on puisse former comme mécanicien.

## [Text]

**Mr. S. Warner:** No, they are fully qualified locomotive engineers, but they just do not have enough seniority to hold a position as a locomotive engineer.

**Mr. Benjamin:** So they would work as brakemen as well.

**Mr. S. Warner:** Yes.

**Mr. Benjamin:** I see. So it is not really an extra person you are asking for.

**Mr. S. Warner:** No, absolutely not.

**Mr. Benjamin:** With the removal of cabooses, you would have four people in the cab, and if there was a supervisor then you might have five. Where are you going to put them all?

Since you people are locomotive engineers and you do not mess around in cabooses, unless it is to get the odd meal or something, what effect, in the opinion of your organization, will the absence of cabooses have on rail safety, public convenience, and so forth?

**Mr. S. Warner:** One of my major concerns about removing the caboose... I come from the mountain territory in western Canada and I have worked in all of the mountain territory in western Canada. When I was working out of Kamloops and Vancouver, in about a 20-year period—through accidents, rockslides, and snowslides—we have killed about 15 men in head-ends. In the latest accident that is a very serious accident, a good friend of mine was the locomotive engineer and there was a fireman on the engine and the head-end brakeman. They went over a retaining wall and were all killed instantly. This is what we assume.

The only way anybody knew that accident had taken place was that the crew members in the caboose found that accident. That is a very major concern in the mountain territories, where it is very dangerous territory to work in the spring and in the winter, with snowslides and rockslides.

**Mr. Benjamin:** Would that not be the case almost anywhere in the system? I pointed out an example on the prairies, where we have several thousand farm fuel trucks running around. If a head-end locomotive ploughs into a farm fuel truck and the locomotive bursts into flame and they are miles from any place, who is going to call whom about what? Who is going to call a hospital? Who is going to call the fire department and the police? Who is going to notify the dispatcher? Who has the train's consist? So it would not matter whether you are in mountains or the prairies or anywhere else.

**Mr. S. Warner:** No, there is no difference, really.

**Mr. Benjamin:** If there is a head-end ploughing into a rockslide, and if all the guys are killed, again, who is going to call whom about what?

**Mr. S. Warner:** We had a recent accident here with Inco. They were hauling about 25 to 30 cars of ore out to the CPR main line. They ran into a stationary freight

## [Translation]

**M. S. Warner:** Non, ce sont des mécaniciens pleinement qualifiés mais ils n'ont tout simplement pas assez d'ancienneté pour être titularisés mécaniciens.

**M. Benjamin:** Ils font donc également office de serre-freins.

**M. S. Warner:** Oui.

**M. Benjamin:** Je vois. Vous ne demandez donc pas la présence d'un cheminot supplémentaire.

**M. S. Warner:** Non, absolument pas.

**M. Benjamin:** Avec la suppression des fourgons de queue, vous auriez alors quatre personnes dans la cabine, et s'il y a un surveillant, cela ferait cinq. Où les mettez-vous tous?

Vous êtes des mécaniciens de locomotive et vous n'avez rien à faire dans les fourgons de queue, sinon aller vous chercher un repas de temps à autre, et j'aimerais savoir quel sera l'effet de la suppression des fourgons de queue sur la sécurité ferroviaire, la commodité du public et ce genre de choses.

**M. S. Warner:** L'une de mes principales préoccupations au sujet de la suppression des fourgons de queue... Je viens des montagnes de l'Ouest et j'ai travaillé partout dans les Rocheuses canadiennes. Lorsque j'étais basé à Kamloops et Vancouver, pendant une période d'une vingtaine d'années j'ai vu tuer 15 hommes dans des locomotives, dans des accidents, des avalanches et des éboulis. Dans le dernier accident, qui était très grave, il y avait dans la locomotive un de mes amis mécaniciens et aussi un aide-mécanicien et le serre-freins. La locomotive a basculé dans le vide et ils ont tous été tués instantanément, c'est ce que l'on suppose.

Cet accident n'a pu être signalé que parce qu'il y avait des gens dans le fourgon de queue. C'est là un danger très réel en montagne, où la circulation des trains est très dangereuse au printemps et en hiver, à cause des avalanches et des éboulis.

**M. Benjamin:** Mais n'en est-il pas ainsi partout sur le réseau? J'ai déjà parlé du cas des Prairies, où vous avez plusieurs milliers de camions-citernes remplis de carburant qui circulent. Si une locomotive en tête de train percute un de ces camions, que le tout explose à des milles de toute localité, qui va donner l'alerte? Qui va appeler un hôpital? Qui va appeler les pompiers et la police? Qui va informer le *dispatcher*? Qui connaît la composition du train? Peu importe où arrive l'accident, que ce soit en montagne ou ailleurs, les problèmes sont les mêmes.

**M. S. Warner:** Oui, il n'y a pas vraiment de différence.

**M. Benjamin:** Si une locomotive percute un éboulis, et si tout l'équipage est tué, encore une fois qui va sonner l'alarme?

**M. S. Warner:** Un accident s'est produit récemment chez Inco. Il s'agissait d'un train de marchandises d'environ 25 à 30 wagons chargés de minerai sur un

[Texte]

train. Of the two members on the engine, apparently one was killed instantly and the other survived. There were no other crew members on that train. The one who survived did so for a short time, but I believe the cold weather contributed greatly to his death.

**Mr. Benjamin:** Have your organization and other railway brotherhoods had discussions with CN and CP about meaningful employee assistance programs? To your knowledge, are our railroads aware of the agreements negotiated between the BLE and the Chesapeake & Ohio and other railroads in the U.S? Have you had any negotiations or discussions with our railroads to try to get something similar in place here?

**Mr. S. Warner:** I requested the agreement between the CSX transportation and Chesapeake & Ohio and the brotherhood in the United States. I was so impressed by it that I thought it could serve as a model EAP program for our national railways in Canada.

• 0945

I forwarded a copy of this agreement, along with the companion agreement, the Red Block agreement, to Doug Fletcher of the CNR maybe two or three months ago. I also forwarded a copy to Bob Colosimo, from the CPR. To this point all I have is a letter of acknowledgement from Doug Fletcher. When I talked to Bob Colosimo, if I recall correctly, he said it gave him problems. Just what he meant by that I do not know.

**Mr. Benjamin:** So far as you are aware, there is little or no interest in either one of our railroads wanting to establish something similar to or even better than what has been agreed to with the U.S. railroads.

**Mr. S. Warner:** To this point neither major railway in Canada has approached the Brotherhood of Locomotive Engineers to establish an EAP program that has the full support of the brotherhood and the full support of the company. We do have an EAP program in place on the CN. It is successful to some extent, but I do not think it is acceptable to our membership. Rather than wait until this drug or alcohol program gets so far down the road that the employee is not recoverable, I would like to see a program where we could nip the problem in the bud. We have that program in place in the Great Lakes region on the CNR. From what I have been told by our general chairman and other people, it has worked very successfully.

**Mr. Benjamin:** In that one region only.

**Mr. S. Warner:** Yes, it is just one region.

**The Chairman:** Apart from the employee program Mr. Benjamin is asking about, do I understand from your brief that you think, in terms of the working rules and Rule G, Rule G is effective? Is your position that Rule G is effective for drug testing—to come back to drug

[Traduction]

embranchement de la ligne principale du CP. Le train a heurté un autre train de marchandises à l'arrêt. Sur les deux cheminots de la locomotive, apparemment l'un a été tué sur le coup et l'autre a survécu mais il n'y avait personne d'autre sur le train. Celui qui a survécu est décédé au bout de peu de temps et il semble que ce soit le froid qui l'ait achevé.

**M. Benjamin:** Est-ce que votre syndicat et d'autres syndicats ferroviaires ont discuté avec CN et CP de programmes réalistes d'aide aux employés? À votre connaissance, les compagnies connaissent-elles les ententes négociées par les syndicats avec BLE et Chesapeake & Ohio et d'autres compagnies ferroviaires aux États-Unis? Avez-vous entamé des négociations avec nos propres compagnies pour tenter d'obtenir quelque chose de similaire?

**M. S. Warner:** J'ai demandé le texte de l'entente intervenue entre CSX Transportation et Chesapeake & Ohio et le syndicat américain. Je l'ai trouvée tellement bonne que j'espérais qu'elle puisse servir de modèle pour un programme similaire ici au Canada.

J'ai transmis une copie de ce texte, avec celui de l'entente auxiliaire, l'entente Red Block à Doug Fletcher du CN il y a deux ou trois mois environ. Je l'ai envoyé également à Bob Colosimo, de CP. Jusqu'à présent, tout ce que j'ai reçu est un accusé de réception de Doug Fletcher. Lorsque j'en ai parlé à Bob Colosimo, si mon souvenir est exact, il a dit qu'il y voyait des difficultés, mais je ne sais pas trop ce qu'il entend par là.

**M. Benjamin:** À votre connaissance, donc, aucune de nos deux grandes compagnies ne semble intéressée à mettre en oeuvre quelque chose de similaire ou même de meilleur ici, au Canada.

**M. S. Warner:** Jusqu'à présent, aucune grande compagnie ferroviaire canadienne n'a pris contact avec notre syndicat pour tenter de mettre en oeuvre un programme d'aide aux employés, qui rallie à la fois l'assentiment du syndicat et du patronat. Le CN applique un programme d'aide aux employés, qui donne quelques résultats, mais je ne pense pas que nos membres l'accepteraient. Plutôt que d'attendre que l'abus de drogue ou de boisson atteigne un niveau tel que l'employé n'est plus récupérable, je préférerais voir un programme de prévention qui intervienne beaucoup plus tôt. Nous en avons un de ce genre dans la région des Grands lacs, chez CN. D'après ce que j'en ai entendu dire par notre président et d'autres, il donne plutôt de bons résultats.

**M. Benjamin:** Mais il n'existe que dans une région seulement.

**M. S. Warner:** Oui, uniquement dans celle-ci.

**Le président:** Indépendamment du programme dont vous avez parlé à M. Benjamin, ai-je raison de conclure, à la lecture de votre mémoire, que vous considérez la règle G comme efficace? Votre position est-elle que la règle G est efficace pour le dépistage de la drogue—pour revenir à

[Text]

testing—and not the program that obviously and hopefully the brotherhood and the railways very well may develop?

I am not clear. I thought Mr. Benjamin might be exploring that, but he has not really touched on it. That is what I want to get clear. Your colleague Mr. Abbot, as I understand it, did direct evidence on the specific points of the bill that had to do with drug testing. As I understood his evidence, he, on behalf of his association, would be in favour of some drug testing, separate and apart from an employee program. I am not clear, Mr. Warner, what you are. . . You mention Rule G, but you really have not got into that area. I just want you to direct your mind to that. Perhaps Mr. Benjamin was going to, perhaps he was not; I do not know. I would like to know what you would say about that, in terms of the bill and Mr. Abbot's evidence.

**Mr. S. Warner:** As you are aware, we do support the position Eddy Abbot has taken. I believe in his testimony he said as long as a package program is in place that is acceptable to everybody, we do not have any problem with taking some rights away from our employees if that resolves the problem. But it has to be a package program that is acceptable to everybody.

**The Chairman:** I see. He did come out on the two points in the bill on testing after an accident. Again, I do not know if he put it in terms of a package, but as I understand his evidence, I do not think he was negative on that and the other situations in the bill.

Perhaps some of the members will explore this further. You say it should be all in the package. You do not mind his evidence, you will go along with it, as long as it is all in a package.

**Mr. Benjamin:** Could you be a little more specific, Mr. Warner, on what you think the weaknesses and the failings are? You say the program in the Great Lakes region is working reasonably well. What is the problem? Is there not a consistent policy throughout the system? What are the weaknesses, failings, or omissions in the present programs both railroads claim they are running?

• 0950

**Mr. S. Warner:** This Great Lakes region was a pilot program put into place to try and resolve, primarily, the alcohol problem in the rail industry. I will quote Rule G to you:

The use of intoxicants or narcotics by employees subject to duty, or their possession or use while on duty, is prohibited.

That is all Rule G says. Do not misunderstand me: our organization is very much in favour of trying to totally take away the use of drugs and alcohol in the rail industry. We certainly want our people to be given some protection and a sincere effort made to rehabilitate these

[Translation]

cette question—indépendamment du programme que votre syndicat et les compagnies ferroviaires pourraient éventuellement négocier?

Ce n'est pas très clair. Je pensais que M. Benjamin vous interrogerait là-dessus mais il n'en a pas encore parlé et je voudrais bien avoir la réponse. Votre collègue, M. Abbot, s'est prononcé sur les dispositions précises du projet de loi intéressant le dépistage de la drogue. Si je comprends bien sa position, lui-même et son syndicat sont en faveur du dépistage, indépendamment d'un programme d'aide aux employés. Je ne sais pas quelle est votre position là-dessus, monsieur Warner. . . Vous avez mentionné la règle G, mais vous n'avez dit rien de plus. M. Benjamin avait peut-être l'intention de vous poser la question, je ne sais pas, je voudrais bien savoir quelle est votre position, comparée à celle de M. Abbot.

**M. S. Warner:** Comme vous le savez, nous souscrivons à la position adoptée par Eddy Abbot. Je crois qu'il a dit dans son témoignage que, pourvu qu'un programme complet acceptable par tous soit en place, nous n'avons pas d'objection à ce que certains droits de nos employés soient réduits, si cela peut résoudre le problème. Mais il faut que ce soit un programme d'ensemble accepté par tous.

**Le président:** Je vois. Il s'est prononcé sur les deux dispositions du projet de loi concernant les examens après un accident. Encore une fois, je ne sais pas s'il posait comme condition l'existence de mesures d'ensemble, mais en tout cas il ne s'est pas opposé à ces dispositions, ni aux autres du projet de loi.

Peut-être d'autres députés en parleront-ils plus en détails. Vous dites que tout cela doit s'inscrire dans un programme d'ensemble mais, de façon générale, vous êtes d'accord avec M. Abbot.

**M. Benjamin:** Monsieur Warner, pourriez-vous nous expliquer un peu plus quelles sont, à votre avis, les lacunes et les faiblesses des programmes? Vous dites que le programme de la région des Grands lacs donne d'assez bons résultats. Quel est le problème? Est-ce le manque d'uniformité à l'échelle du réseau? Quelles sont les lacunes ou les faiblesses des programmes actuels administrés par les compagnies ferroviaires?

**M. S. Warner:** On a mis en place dans la région des Grands lacs un programme pilote visant à résoudre principalement le problème d'alcoolisme dans le secteur ferroviaire. Voici le libellé de la règle G:

L'utilisation de produits intoxicants ou de stupéfiants par les employés devant prendre leur service ou leur possession ou utilisation pendant qu'ils sont en service, sont interdites.

Voici ce que stipule la règle G. Comprenez-moi bien: notre organisation est tout à fait d'accord pour essayer d'enrayer complètement la consommation de stupéfiants et de boissons alcoolisées dans l'industrie ferroviaire. Nous voulons que nos employés jouissent d'une certaine

[Texte]

people and put them back into useful service again. The program that is in effect on the Great Lakes, from what I am hearing, has been very successful.

The only problem is that we had a case on the CNR where the agreement that was signed mentioned the Great Lakes region, whereas they got a couple of our members in Montreal, which is off the Great Lakes region, even though they are Great Lakes region employees, and they are saying to these two members at the present time—I believe it was suppose to be resolved today—that this program does not apply to them because they are not on the Great Lakes region.

**Mr. Benjamin:** And they want to be under it.

**Mr. S. Warner:** Absolutely! They are Great Lakes employees, but they are off the region so they are saying it does not apply. It does not make sense.

**Mr. Benjamin:** What you are really telling us is that you want an agreement signed that covers the entire system.

**Mr. S. Warner:** Absolutely!

**Mr. Benjamin:** And on both railroads.

**Mr. S. Warner:** Both railroads, yes.

**Mr. Benjamin:** I see this one amendment you obviously want. You want a representation of five from employees or their organizations. Mr. Abbot seemed to be satisfied with one, but he had no objection if there was to be more than one. You are asking for five; this is one amendment you want.

**Mr. S. Warner:** VIA has a representative on that committee and the CNR has a representative. I believe Eddy Abbot asked for three on that committee. I do not see any problem with having five on the committee. If you are trying to resolve some of the problems, the more heads the better, as far as I am concerned.

**Mr. Belsher:** Thank you, gentlemen, for coming this morning. I just want to go to one other part quickly, then come back to the drugs and so on.

In clause 54, which amends Criminal Code, the following definition is substituted:

“motor vehicle” means a vehicle that is drawn, propelled or driven by any means other than muscular power, but does not include railway equipment;

With the amendment that is put in here, I do not think you mention this in your brief and I am just wondering what your views are on that definition.

I will read then the second part of the clause:

[Traduction]

protection, et que l'on fasse un effort sincère pour les remettre dans le droit chemin de façon à ce qu'ils puissent à nouveau assumer leurs fonctions. Le programme en vigueur dans les Grands lacs, d'après mes renseignements, a été couronné de succès.

Le seul problème qui s'est posé, c'est que l'accord conclu avec le CN faisait état de la région des Grands lacs, tandis que la compagnie a engagé deux de nos membres à Montréal, qui ne fait pas partie de cette région, même s'il s'agissait d'employés de la région des Grands lacs. On dit maintenant à ces deux membres—la question devait être tranchée aujourd'hui, sauf erreur—que ce programme ne s'applique pas à eux puisqu'ils ne se trouvent pas dans la région des Grands lacs.

**Mr. Benjamin:** Et ils veulent y avoir droit.

**M. S. Warner:** Évidemment! Ce sont des employés de la région des Grands lacs mais on leur dit que le programme ne s'applique pas à eux parce qu'ils se trouvent en dehors de la région. C'est absurde.

**M. Benjamin:** Autrement dit, vous souhaitez qu'on conclue un accord s'appliquant à toute l'industrie.

**M. S. Warner:** Absolument!

**M. Benjamin:** Et aux deux compagnies ferroviaires.

**M. S. Warner:** Oui.

**M. Benjamin:** Je comprends la modification que vous demandez de toute évidence. Vous voulez cinq représentants des employés ou de leurs organisations. M. Abbot semblait se satisfaire d'un seul, mais il ne s'opposait pas à ce que leur nombre soit plus élevé. Vous en demandez cinq; c'est le changement que vous souhaitez.

**M. S. Warner:** Un représentant de VIA et un du CN siègent à ce comité. Sauf erreur, Eddy Abbot a demandé trois représentants au comité. Je ne m'oppose aucunement à ce qu'il y en ait cinq. Lorsqu'on cherche à résoudre certains problèmes, pour ma part, je pense que plus on est nombreux, mieux c'est.

**M. Belsher:** Merci, messieurs, d'être venus parmi nous ce matin. Je voulais simplement passer brièvement à une autre partie du projet de loi, puis en revenir à la question de la toxicomanie et autre.

À l'article 54, visant à modifier le Code criminel, on remplace l'ancienne définition par ce qui suit:

«véhicule à moteur» signifie un véhicule tiré, mû ou propulsé par quelque moyen que ce soit, mais ne comprend pas le matériel ferroviaire;

Vous ne parlez pas de cette modification dans votre mémoire et je voudrais savoir ce que vous en pensez.

Je vais vous lire la deuxième partie de l'article du projet de loi:

[Text]

(2) Section 2 of the said Act is further amended by adding thereto, in alphabetical order within the section, the following definition:

“railway equipment” means

(a) any machine that is constructed for movement exclusively on lines of railway, whether or not the machine is capable of independent motion, or

(b) any vehicle that is constructed for movement both on and off lines of railway while the adaptations of that vehicle for movement on lines of railway are in use;

• 0955

**Mr. S. Warner:** I think we could certainly agree with the position Eddy Abbot has taken.

**Mr. Belsher:** Do I understand you on the drug testing? You are in agreement as long as it is a program worked out with all the parties. Is that what I hear you saying?

**Mr. S. Warner:** As long as we can sit down and negotiate in good faith something both we and the railway industry support, I do not see any problem at all with that.

**Mr. Belsher:** This is the Railway Safety Act, and there is clear evidence there have been abuses by workers. Workers have not been in full control of their faculties when on duty. As we are putting new legislation in place, we have to try to set the ground rules we want to operate under. Does the legislation go far enough? Is it going too far? How would you describe it here to us this morning?

**Mr. S. Warner:** If they are contemplating putting Rule G under the Criminal Code, I do not really think that is required.

**Mr. Belsher:** I see. You think that is too Draconian?

**Mr. S. Warner:** You are stealing my word.

**Mr. Belsher:** Think of it this way, sir. We are putting a law in place for the safety of the Canadian public. I hear you saying loud and clear you are just trying to make sure your workers are being treated fairly, that they know the rules ahead of time, and there be rehabilitation programs in place if people find they are in need of that. I see you want to make sure you get a person back on the right track rather than be discarded. How do we put that in law?

We must make sure there is sufficient protection within the framework. The law is only a guide for us. I do not want it so watered down that we wait to negotiate everything with every individual. If one person says no, I do not think that is right, and we do not have an agreement; I do not think this is—

[Translation]

(2) -L'article 2 de la même loi est modifié par insertion, suivant l'ordre alphabétique, de ce qui suit:

«matériel ferroviaire» signifie

a) toute machine conçue exclusivement pour le déplacement, autonome ou non, sur les voies ferrées.

b) y est assimilé tout véhicule pouvant circuler ailleurs que sur ces voies et dont le dispositif permettant le déplacement sur rail est en service;

**M. S. Warner:** Nous pourrions certainement souscrire à la position adoptée par Eddy Abbot.

**M. Belsher:** Ai-je bien compris ce que vous dites au sujet de dépistage des drogues? Vous êtes d'accord à condition qu'il s'agisse d'un programme élaboré de concert avec toutes les parties. Est-ce bien ce que vous avez dit?

**M. S. Warner:** Je ne vois aucun problème, à condition que nous puissions négocier de bonne foi un programme que notre organisation et l'industrie ferroviaire approuvent.

**M. Belsher:** Nous examinons la Loi sur la sécurité ferroviaire et il est évident que certains travailleurs se sont livrés à des abus. Certains ont assumé leurs fonctions avec des facultés affaiblies. En mettant en place une nouvelle mesure législative, nous devons nous efforcer d'établir les règles fondamentales qui s'appliqueront. Le projet de loi va-t-il assez loin? Ou va-t-il trop loin? Pouvez-vous nous dire ce que vous en pensez?

**M. S. Warner:** Si l'on envisage d'appliquer la règle G en vertu du Code criminel, je pense que c'est inutile.

**M. Belsher:** Je vois. Vous pensez que cette mesure est trop draconienne?

**M. S. Warner:** Vous m'otez le mot de la bouche.

**M. Belsher:** Voilà comment je vois les choses. Nous adoptons une loi visant à garantir la sécurité des Canadiens. Vous avez déclaré ouvertement que vous cherchez simplement à vous assurer que vos travailleurs seront traités de façon équitable, qu'ils connaissent les règles à l'avance, et que l'on offre des programmes de réadaptation à ceux d'entre eux qui en auront besoin. Vous voulez faire en sorte qu'une personne soit remise sur la bonne voie au lieu d'être mise à pied. Comment prévoir ce genre de choses dans la loi?

Nous devons nous assurer que les grandes lignes de celle-ci offrent une protection suffisante. La loi nous sert uniquement de guide. Je ne veux pas que ses dispositions soient à ce point assouplies qu'il faille négocier chaque point avec chaque employé. Si quelqu'un dit non, je ne pense pas que ce soit une bonne chose, nous ne pouvons pas conclure d'entente; je ne pense pas que ce projet. . .

[Texte]

**The Chairman:** What is your question, Mr. Belsher?

**Mr. Benjamin:** He is on his own time. He can do whatever he likes.

**The Chairman:** I thought it would help if you put the question.

**Mr. Belsher:** I will pass, Mr. Chairman.

**Mr. Taylor:** I have one short comment to make before I ask a question. Several years ago when CP operated a passenger train between Calgary and Edmonton, one of the engineers invited me to sit up with him, and on that particular trip there were seven near accidents. In one case, after it happened I looked out the window and there were several children in the car and a lady driving. If her vehicle had an extra coat of paint on it, there would have been an accident. It was that close. It bothered me for several days. I would wake up at night wondering what if we had killed all those kids. It was no fault of the locomotive engineer. The engineer told me that is what they have to put up with all the time.

When we are talking about drug testing it makes me wonder, because testing in itself is not going to solve anything. If we knew the reasons why the stress is there and then tried to take steps to solve that, I think we would be more safe than otherwise. I would like to suggest to you that maybe instead of trying to use testing as a solution, we consider shorter hours in hazardous areas, or longer periods of rest. What would your views be on that? Do you think that testing is going to solve anything?

• 1000

**Mr. S. Warner:** As far as I am concerned, the only reason for testing of any description is to make sure that you get this employee into an EAP program if he in fact does have a problem. Testing does not solve anything, as you say. I have not been in an EAP program, but I might be. I understand that they get psychological counselling to try to get to the root of why they have this problem. It is recognized by the medical profession in this country that it is a medical problem.

**Mr. Taylor:** That is all, Mr. Chairman.

**Mr. Reid:** Mr. Warner, I take a somewhat different approach, recognizing that there is a social problem out there with respect to the abuse of alcohol and drugs. But that really means that all of us have to be more cautious in the use of persons in the transportation industry and in the operation of transportation equipment. I put it to you this way: Are you familiar with the Ontario RIDE program, which allows law enforcement officers to take people off the road if they have reason to believe that the people are under the influence of alcohol or have been taking drugs?

[Traduction]

**Le président:** Quelle est votre question, monsieur Belsher?

**M. Benjamin:** Il utilise comme il le désire son temps de parole.

**Le président:** Je pensais qu'il serait utile que vous posiez votre question.

**M. Belsher:** Je m'abstiens, monsieur le président.

**M. Taylor:** J'ai une brève remarque à faire avant de poser une question. Il y a plusieurs années, quand le CP exploitait un train de voyageurs entre Calgary et Edmonton, l'un des mécaniciens m'a invité à faire le voyage avec lui dans la locomotive, et ce jour-là, nous avons frisé de près l'accident à sept reprises. Une fois, après l'accident manqué de peu, j'ai regardé par la vitre et j'ai vu une voiture conduite par une femme avec plusieurs enfants à l'intérieur. Si son véhicule avait eu une couche de peinture de plus, l'accident se serait produit. On est passés près. Cela m'a préoccupé pendant plusieurs jours. Je me réveillais au milieu de la nuit en me demandant ce qui se serait passé si nous avions tué tous ces enfants. Ce n'était pas la faute du mécanicien. Il m'a dit qu'ils doivent faire face à ce genre de chose continuellement.

Lorsqu'on parle de dépistage des drogues, je me pose des questions car les tests proprement dits ne permettront pas de résoudre le problème. Si nous savions ce qui provoque ce stress et que nous essayions de nous attaquer aux racines du mal, ce serait plus utile. À mon avis, au lieu de recourir aux tests de dépistage, nous devrions peut-être raccourcir les heures de travail dans les secteurs dangereux ou accorder aux employés des périodes de repos plus longues. Qu'en pensez-vous? Le dépistage va-t-il résoudre le problème, selon-vous?

**M. S. Warner:** À mes yeux, les tests de dépistage servent uniquement à faire participer l'employé en cause à un programme d'aide aux employés s'il a vraiment un problème. Le dépistage ne résoud rien, comme vous le dites. Je n'ai pas participé à un programme d'aide aux employés, mais cela pourrait m'arriver. Je crois savoir que les employés suivent des séances d'orientation psychologique afin de s'attaquer aux racines du mal. Le corps médical canadien reconnaît qu'il s'agit d'un problème d'ordre médical.

**M. Taylor:** J'ai terminé, monsieur le président.

**M. Reid:** Monsieur Warner, je ne suis pas tout à fait d'accord avec vous, car, à mon avis, l'alcoolisme et la toxicomanie sont plutôt des problèmes sociaux. Toutefois, il faut absolument faire preuve de prudence lorsqu'on engage des employés dans l'industrie des transport et pour l'exploitation de matériels de transport. Voici ma question: connaissez-vous le programme RIDE de l'Ontario, en vertu duquel les policiers peuvent appréhender des gens sur la route s'ils ont lieu de croire qu'ils sont sous l'influence de l'alcool ou de stupéfiants?

[Text]

**Mr. S. Warner:** No, I am not totally aware of it. I have been in Ontario for only 14 or 16 months.

**Mr. Reid:** If you have been in Ontario for Christmas or New Year's, you have heard of it. Has labour taken any constructive action against the use of that program?

**Mr. S. Warner:** Not that I am aware of.

**Mr. Reid:** You have indicated that you support Mr. Abbot's point of view generally. Mr. Abbot indicated as well that this is a social problem we have in our midst, and he indicated that Rule G in its application was deficient, in that it only applied towards visibility. Drugs have become so sophisticated that you cannot tell by means of a person's walk or step whether he has taken drugs.

What has been your experience with the application of Rule G? How many times has it been applied? You refer to the Draconian measure in your submission. Do you feel that it is a Draconian measure to apply Rule G when it is found that a person who is in charge of transportation equipment is impaired?

**Mr. S. Warner:** Rule G has been in there ever since I have been railroading, which is 30-odd years. We do not have an acceptable EAP program with the companies and my thoughts are that even the supervisors—

**Mr. Reid:** Excuse me. What do you mean by "an acceptable. . ."? What is the designation?

**Mr. S. Warner:** I mean an EAP program that is acceptable to the organizations and to the company.

**Mr. Reid:** In other words, you are talking about a negotiated package deal.

**Mr. S. Warner:** Yes. My thoughts are that the way Rule G is written. . . I know, and a lot of the other people in the railway industry know, that maybe 1% or 2% of our people have problems, but they have had them for a great number of years. Any supervisor is very reluctant to grab a man he is aware has a problem. If he is 45 or 50 years old and has a family, they would put him out on the street and he may never come back to work. It is just one of the reasons why the supervisors are so reluctant to move. If they had an acceptable program and if the man successfully completed the program, he would be guaranteed his employment again. It would be the first step to putting this problem to bed. That is my opinion.

• 1005

**Mr. Reid:** I understand the comradeship of those working in the operation of the railways. They do not enforce Rule G to the extent it could be enforced. You indicated that to avoid the implementation of Rule G, you

[Translation]

**M. S. Warner:** Non, je ne connais pas bien ce programme. Il n'y a que 14 ou 16 mois que je vis en Ontario.

**M. Reid:** Si vous étiez en Ontario à l'époque de Noël ou du Nouvel An, vous en avez certainement entendu parler. Les syndicats ont-ils pris des mesures concrètes pour s'opposer à l'application de ce programme?

**M. S. Warner:** Pas à ma connaissance.

**M. Reid:** Vous avez dit qu'en général, vous partagez l'avis de M. Abbot. Ce dernier a signalé également que c'est un problème social qui se pose dans notre milieu et il a ajouté que la règle G n'était pas parfaite dans la mesure où elle s'appliquait uniquement aux cas visibles. Les drogues sont si complexes à l'heure actuelle que la démarche d'une personne ne suffit pas à prouver qu'elle a pris de la drogue.

Que pensez-vous de l'application de la règle G? Combien de fois s'est-elle appliquée? Dans votre mémoire, vous dites qu'il s'agit d'une mesure draconienne. Est-il draconien d'appliquer la règle G lorsqu'on s'aperçoit qu'une personne responsable de matériels de transport a les facultés affaiblies?

**M. S. Warner:** La règle G est en vigueur depuis que je travaille pour les chemins de fer, soit une trentaine d'années. Nous n'avons pas établi de programmes d'aide aux employés acceptables avec les sociétés de chemins de fer et, d'après moi, même les surveillants. . .

**M. Reid:** Excusez-moi. Qu'entendez-vous par «acceptable. . .»? Quelle est la norme?

**M. S. Warner:** Je parle d'un programme d'aide aux employés acceptable pour les organisations en cause et la société ferroviaire.

**M. Reid:** Autrement dit, vous parlez d'un train de mesures négocié.

**M. S. Warner:** Oui. D'après moi, étant donné la façon dont la règle G est rédigée. . . Je sais, à l'instar de bien d'autres représentants de l'industrie ferroviaire, que 1 ou 2 p. 100 peut-être de nos membres ont des problèmes, mais ces problèmes durent depuis longtemps. Un surveillant hésite à mettre la main sur un homme qui a un problème. Si ce dernier a 45 ou 50 ans et fait vivre une famille, il faudrait le rejeter à la rue et celui-ci risquerait de ne jamais retrouver d'emploi. C'est l'une des raisons pour lesquelles les surveillants hésitent à agir. S'il existait un programme acceptable et si l'employé en question le suivait avec succès, il aurait la garantie de retrouver son emploi. Ce serait un premier pas vers la solution de son problème. Voilà mon avis.

**M. Reid:** Je comprends qu'il existe une solidarité entre les employés de l'exploitation des chemins de fer. On n'applique pas la règle G autant qu'on le devrait. Vous avez dit que pour éviter de mettre cette règle en vigueur,

[Texte]

modified it, at least in the Great Lakes region. How long has that modified rule been in place?

**Mr. Benjamin:** They are not allowed to modify it.

**Mr. Reid:** We have a pilot program on Canadian National Railways in the Great Lakes region. What does that mean?

**Mr. Benjamin:** It is a pilot EAP program.

**The Chairman:** It is an employee assistance program. It says it is a good precedent, but it does not say there is any restriction on Rule G. It is still there.

**Mr. Reid:** The penalty imposed for Rule G is alleviated somewhat. Rule G is still there for anywhere other than the Great Lakes region. I am talking about education, caution and a warning to the employee and operator of the transportation equipment. If he leaves the region, why should there be this kind of hardship on a employee because he moves and is subject to Rule G, which is draconian? Why has he not learned from the experience and the benefit of the Great Lakes program you are talking about?

**Mr. S. Warner:** It was primarily a method of pointing out how this pilot program on the Great Lakes was supposed to be expanded on the Canadian National Railways. It never got around to that point. An agreement was signed that if a man is caught under Rule G, certain things take place and he goes into the EAP program and is rehabilitated.

I pointed it out in my brief because these two employees were Great Lakes region people who were caught off that territory and the company is saying that the pilot program does not apply to them. We go back to the Draconian Rule G. It is the way it is written in the rule book.

**Mr. Reid:** I will move to your reference about the advisability of the American program, which is agreed upon. It is a compact package deal by the railway management and employees on the United States side. Does that agreement recommend the second engineer approach in the locomotive?

• 1010

**Mr. S. Warner:** No, it does not.

**Mr. Reid:** You have in your brief the recommendation for a second engineer. There are obvious reasons for it. Why have you submitted it in this brief at this time?

**Mr. S. Warner:** Maybe I could answer this with the fact you are using the wrong terminology when you say the second engineer. Our brief said a second qualified locomotive engineer.

**Mr. Reid:** Page 7 refers to the second locomotive engineer.

[Traduction]

vous l'avez modifiée, du moins dans la région des Grands lacs. Depuis combien de temps la règle modifiée est-elle en vigueur?

**M. Benjamin:** Il est interdit de la modifier.

**M. Reid:** Vous dites qu'un programme pilote est en vigueur au Canadien national dans la région des Grands lacs. Qu'est-ce que cela veut dire?

**M. Benjamin:** Il s'agit d'un PAE pilote.

**Le président:** C'est un programme d'aide aux employés. On dit qu'il représente un bon précédent, mais on ne dit pas que la règle G est restreinte. Elle s'applique toujours.

**M. Reid:** La sanction infligée en cas d'infraction à cette règle est moins stricte qu'auparavant. La règle G continue à s'appliquer ailleurs que dans la région des Grands lacs. Je parle d'éducation, de prudence et d'avertissement pour l'employé et le responsable du matériel de transport. S'il quitte la région, pourquoi l'employé devrait-il se heurter à de telles difficultés et être assujéti à la règle G, qui est draconienne? Pourquoi n'a-t-il pas tiré la leçon de l'expérience et profité du programme des Grands lacs dont vous parlez?

**M. S. Warner:** Au départ, il s'agissait de montrer comment ce programme pilote en vigueur dans la région des Grands lacs était censé s'appliquer à l'ensemble des chemins de fer du Canadien national. On n'en est jamais arrivé là. Selon une entente conclue, si un employé est pris en infraction de la règle G, certaines mesures sont prises et il suit le programme d'aide aux employés à titre de réadaptation.

Je signalais cela dans mon mémoire parce que les deux employés qui venaient de la région des Grands lacs se sont fait prendre à l'extérieur de ce territoire et que la société prétend qu'ils n'ont pas droit au programme pilote. Nous en revenons à l'application de cette mesure draconienne qu'est la règle G. C'est ce qui est prévu dans le règlement.

**M. Reid:** Je reviens à votre remarque au sujet de la pertinence du programme américain, que tout le monde approuve. Il s'agit d'une sorte d'entente globale conclue entre la direction des chemins de fer et les cheminots, aux États-Unis. Cette entente recommande-t-elle la présence d'un deuxième mécanicien dans la locomotive?

**M. S. Warner:** Non.

**M. Reid:** Vous recommandez dans votre mémoire la présence d'un deuxième mécanicien. Les raisons en sont évidentes mais pourquoi avez-vous choisi d'en parler ici, dans ce mémoire?

**M. S. Warner:** Je dois vous reprendre, vous n'utilisez pas le bon terme lorsque vous parlez de deuxième mécanicien. Nous disons dans notre mémoire qu'il faut un deuxième mécanicien de locomotive qualifié.

**M. Reid:** Vous parlez, à la page 7, de deuxième mécanicien de locomotive.

[Text]

**Mr. Hainsworth:** That is a lift from a recommendation sent by the United States Transportation Safety Board to the FRA. It is a lift of the wording they sent to the FRA. Our own recommendation is that a second person in the cab be a fully qualified locomotive engineer.

**Mr. Reid:** I wanted to clarify that, Mr. Hainsworth, because my first question to Mr. Warner was whether this was in a recommendation to the American transportation system. Has it been adopted? How successful has it been?

Mr. Warner replied it was not in the package deal.

**Mr. Hainsworth:** It is not in the EAP package.

**Mr. Reid:** The Americans do not use a second engineer.

**Mr. Hainsworth:** Not on freight. They use them on passenger.

**Mr. Reid:** How many persons would they have in a locomotive of a passenger train?

**Mr. Hainsworth:** Two.

**Mr. Reid:** Would they both be qualified engineers?

**Mr. Hainsworth:** Yes.

**Mr. Reid:** Recognizing stress and strain as one of the reasons, is it also because of the fact they have the same problem with drug and alcohol as we do?

**Mr. Hainsworth:** Yes, and as a matter of fact, from the 1985 statistics, in the United States, for drugs and alcohol, it is about a 60:40 ratio. It is a considerable problem in the United States, and the accident reports bear this out.

**Mr. Reid:** How long has that second engineer been used on the passenger trains in the United States? I want you to make a comparison of the safety records, recognizing that until a year ago, Canadian railways were still as safe as American railways.

**Mr. S. Warner:** Yes, but the Canadian railways also use two locomotive engineers in the cab of a conventional passenger train.

**Mr. Reid:** I thank you for that information, too. Why are we introducing it as a recommendation now, simply for freight?

**Mr. S. Warner:** At the top of page 6, we say as a step to enhance safety we would recommend to this committee two qualified locomotive engineers on all through freight trains.

We already have them on passenger trains.

**Mr. Reid:** Is our freight record worse than the American freight record?

**Mr. Hainsworth:** I am going from memory. Our safety record is probably better than the American experience.

[Translation]

**M. Hainsworth:** Nous avons repris là le texte même de la recommandation du Transportation Safety Board américain ou FRA. Notre recommandation propre veut qu'une deuxième personne dans la cabine soit un mécanicien de locomotive pleinement qualifié.

**M. Reid:** Je voulais préciser ce point, monsieur Hainsworth, car je demandais justement à M. Warner dans ma première question s'il s'agit là d'une recommandation adressée au ministère des Transports américain. A-t-elle été adoptée? Qu'en est-il sorti?

Monsieur Warner m'a répondu que cela ne figure pas dans le programme d'ensemble.

**M. Hainsworth:** Cela n'y est pas.

**M. Reid:** Les Américains n'ont donc pas de deuxième mécanicien.

**M. Hainsworth:** Pas sur les trains de marchandises, non, mais sur les trains de passagers.

**M. Reid:** Combien de cheminots y a-t-il à bord de la locomotive d'un train de passagers?

**M. Hainsworth:** Deux.

**M. Reid:** Sont-ils tous deux mécaniciens qualifiés?

**M. Hainsworth:** Oui.

**M. Reid:** Indépendamment de la tension nerveuse, cela est-il dû au fait qu'ils ont les mêmes problèmes de drogue et d'alcoolisme que chez-nous?

**M. Hainsworth:** Oui, et d'ailleurs aux États-Unis, selon les statistiques de 1985, le rapport est de 60:40 respectivement pour les drogues et l'alcool. C'est un problème considérable aux États-Unis, ainsi que le prouve le nombre des accidents.

**M. Reid:** Depuis combien de temps y a-t-il un deuxième mécanicien à bord des trains de passagers aux États-Unis? Je voudrais pouvoir comparer les nombres d'accidents, sachant qu'il y a un an encore les chemins de fer canadiens ne connaissaient pas un taux supérieur à celui des États-Unis.

**M. S. Warner:** Oui, mais au Canada il y a toujours eu deux mécaniciens dans la cabine de locomotive d'un train de passagers ordinaire.

**M. Reid:** Je vous remercie de ce renseignement. Pourquoi formulez-vous alors cette recommandation maintenant, concerne-t-elle uniquement des trains de marchandises?

**M. S. Warner:** Nous disons, en haut de la page 6, qu'un des moyens d'accroître la sécurité serait la présence de deux mécaniciens de locomotive qualifiés à bord de tous les trains de marchandises.

Il en est déjà ainsi dans le cas des trains de passagers.

**M. Reid:** Est-ce que notre taux d'accidents est supérieur à celui des Américains, dans le cas des trains de marchandises?

**M. Hainsworth:** Si ma mémoire est bonne, il y a moins d'accidents chez-nous. Notre position est également qu'il

[Texte]

Our stand is also that we prefer preventing accidents, rather than waiting until they happen, like Mississauga and Hinton, and then making recommendations. We think this recommendation, if implemented, would prevent accidents. I think that is really what safety is all about, not coming along after the fact, but being ahead of the fact.

**Mr. Reid:** Recognizing, as Mr. Abbot has done, that drug and alcohol use is a social problem of some degree of severity, and recognizing the desire for damage control, which exists in practically all of us, what is the possibility of negotiating an early safety package deal?

• 1015

**Mr. S. Warner:** We could do it about the day after tomorrow if the railways wanted to sit down and talk about it.

**Mr. Reid:** Can it be done?

**Mr. S. Warner:** As my words are in the brief here, if it was enshrined in legislation that we had to have an EAP program acceptable to both parties, I think we could get at it and get it done with, and you would not have to worry about the Criminal Code or whatever. I really am of that sincere belief.

**Mr. Dingwall:** First let me say I congratulate the witnesses for coming forward and making their presentations and their views known on a very important and obviously a very serious situation they find themselves in. I must say that in view of the new deregulated system we are now involved with and the philosophy of the survival of the fittest, I think it is all the more important that you have come forward with, I believe, some very sound recommendations on a serious problem.

I have some concerns to express, and then perhaps you could give me a comment or two as it relates to the employee. If you are going to enter these employee assistance programs, I think unions—if I can say this—and employees are giving up a hell of a lot in terms of making better productivity, if you will, for the company, less cost in the long run for the company, and increasing the morale of the operation, which is pretty important. On the other hand, unions and union members may be able to have assistance to their employees in order to provide them for longevity, if you will, in the workplace.

I have a couple of concerns about the intent with which both parties enter this particular so-called agreement, for instance, the accuracy of the tests, what is done with that medical information, who gets the medical information, the prospects of civil suits by employers, the abuse by employers.

The Charter of Rights and Freedoms spells out pretty clearly the security of the person. I am just wondering if

[Traduction]

vaut mieux prévenir les accidents, plutôt que d'attendre qu'ils se produisent, comme ceux de Mississauga et de Hinton, avant de formuler des recommandations. Nous pensons que celle-ci contribuerait à prévenir les accidents. En matière de sécurité, il vaut toujours mieux prévenir que guérir.

**M. Reid:** Reconnaissant, ainsi que l'a fait M. Abbot, que la drogue et la boisson constituent un problème social d'une certaine gravité, étant donné la volonté de limiter les dégâts que pratiquement tout le monde partage, quelles sont les perspectives de négocier rapidement un ensemble de mesures de protection?

**M. S. Warner:** Nous pourrions le faire après-demain si les compagnies y étaient disposées.

**M. Reid:** Est-ce envisageable?

**M. S. Warner:** Ainsi que je le dis dans mon mémoire, si la loi exigeait la mise en place d'un programme d'aide aux employés acceptable par les deux partis, je pense que ce serait tout à fait réalisable et qu'il n'y aurait pas alors à faire intervenir le Code criminel ou quoi que ce soit d'autre. C'est ce que je pense sincèrement.

**M. Dingwall:** Permettez-moi tout d'abord de féliciter les témoins de leur mémoire et de nous faire connaître leurs vues sur une situation manifestement très importante et très grave dans laquelle ils se trouvent. Je dois dire que, dans ce nouveau système déréglementé, où règne le principe de la survie du plus apte, il est d'autant plus louable que vous soyez venus nous formuler quelques recommandations très bien pesées sur un problème grave.

Je voudrais d'abord faire quelques remarques et ensuite vous pourriez me donner votre avis sur une ou deux choses intéressant les employés. Si vous devez participer à des programmes d'aide aux employés, je pense que les syndicats et le personnel feront énormément de concessions qui résulteront en une meilleure productivité, si vous voulez, une diminution des frais d'exploitation à long terme et un meilleur moral du personnel, toutes considérations très importantes pour la compagnie. En échange, les syndicats et leurs membres pourront disposer de mesures qui leur donneront une vie active plus longue, en quelque sorte.

Je m'interroge sur l'esprit dans lequel les deux partis aborderaient cette négociation, la précision des tests, l'utilisation faite des données médicales, leur dissémination, la possibilité que les employeurs intentent des poursuites civiles, les risques d'abus de leur part.

La Charte des droits et libertés garantie de façon très claire la sécurité de la personne. J'aimerais savoir si vous

*[Text]*

in entering these particular agreements and trying to negotiate them, there are any fixed things you want to see from management put on the table.

I will give you an example. It would seem to me that since you are putting so much on the table, you would certainly want to extract from management that this medical information is not going to be used in a discriminatory fashion against employees six months, eight months, nine months or even eighteen months down the road.

If management are sincere about these types of programs, I think as a bare minimum they have to include what you might want to call a without-prejudice clause, if you will, against a particular employee. In my view they have to make the program effective not only for union representatives but also for individuals. I think you referred earlier to the supervisors who are a little bit concerned as to what will take place. Perhaps you might have a comment or two on what I have said.

**Mr. S. Warner:** This appendix A covers all the requirements of the testing, how the samples will be handled, where they go, and where they are tested. There was a problem with drug testing in the United States, where they found out there were a large percentage of the laboratories defective in their testing, in the neighbourhood of half of where the drug centre testing took place.

• 1020

The other thing is that the United States now has testing after an accident for probable cause. They also implemented random drug testing, and that in turn was thrown out by a court in San Francisco about a month ago. Random testing is no longer allowed in the State of California.

We are very much aware that, if we enter into any agreement with the railway companies, in order to accomplish this certain rights of the individuals will have to be forfeited for the safety of the whole operation in the rail industry. We want to keep that to an absolute minimum, and that is about all I have to say about that.

**Mr. Dingwall:** I applaud you for that. I think this is a giant step forward, Mr. Chairman. I applaud you for that. At the same time, I hope you will be able to abstract from the corporation. . . It is not that you are questioning their intent per se, but if they are sincere in their intent to rectify a very serious situation, they too must forfeit or give up some of the Draconian measures they have at their disposal at the present time, such as axing a man at 50 years of age who has four kids and a mortgage, etc. They have to put something very specific into the agreement as to what their intent means. If not, you will suffer, the company will suffer, and the union employee will suffer, because it will become nothing more than a sham.

**Mr. S. Warner:** That is correct.

*[Translation]*

attendez du patronat qu'il donne certaines garanties dans le courant de ces négociations.

Je vais vous donner un exemple. Il me semble que, puisque vous ferez tellement de concessions, vous exigerez en échange que ces renseignements médicaux ne soient pas utilisés de façon discriminatoire contre les employés après six, huit, neuf ou même dix-huit mois.

Si le patronat veut sincèrement de tels programmes, je pense qu'ils devront à tout le moins inclure des garanties pour les employés individuels. À mon avis il faudra des garanties non seulement pour les délégués syndicaux mais également pour les employés individuels. Vous disiez tout à l'heure que les surveillants s'inquiètent quelque peu de la façon dont les choses vont se dérouler. J'aimerais connaître votre avis sur cet aspect.

**M. S. Warner:** Nous parlons à l'annexe A des conditions du dépistage, du prélèvement des échantillons, de leur utilisation, des laboratoires où les examens ont lieu. On s'est aperçu aux États-Unis qu'un grand nombre des laboratoires, près de la moitié, produisaient des résultats erronés.

L'autre élément est qu'aux États-Unis il existe maintenant la possibilité d'exiger un dépistage après un accident en cas de motifs raisonnables. On y a pratiqué également un dépistage chez les employés choisis au hasard mais cette pratique a été condamnée il y a un mois par un tribunal de San Francisco si bien que ce dépistage n'est plus autorisé aujourd'hui dans l'État de Californie.

Nous avons parfaitement conscience, si nous concluons une entente avec les compagnies ferroviaires dans ce domaine, les employés vont devoir renoncer à certains droits dans l'intérêt de la sécurité. Nous tenons cependant à ce que cet empiètement soit aussi minime que possible, c'est à peu près tout ce que je puis vous dire.

**M. Dingwall:** Je vous en félicite. Cela me paraît un progrès énorme, monsieur le président et j'y applaudis des deux mains. J'espère que vous parviendrez en même temps à arracher la compagnie. . . Vous ne mettez pas en doute sa sincérité mais si elle veut vraiment améliorer ce qui est une situation très grave, elle aussi va devoir renoncer à certaines des mesures draconiennes dont elle dispose pour le moment, comme le congédiement d'un homme de 50 ans qui a quatre enfants et une hypothèque à payer. Il faudra qu'elle apporte des garanties très précises, sinon vous en souffrirez, la compagnie en souffrira et le syndicat en souffrira car tout ce système ne sera qu'un attrape nigaud.

**M. S. Warner:** C'est juste.

[Texte]

**Mr. Dingwall:** Mr. Chairman, I hope some serious consideration is given by corporations to include that with the employee assistance agreement.

Finally, Mr. Chairman, I want to applaud the union representatives for being very progressive—you will notice I did not say conservative progressive—in this field.

**The Chairman:** You could have been more ecumenical.

**Mr. Dingwall:** I applaud them for being very progressive in a very, very important area of safety.

**The Chairman:** Before I go to Mr. Benjamin, I will come back to something Mr. Hainsworth mentioned. In part of an answer you mentioned something about the tragedy at Hinton, the Foisy report and the second locomotive. I was interested in that part of your brief about the second locomotive. As I see it, really the only reference to the two qualified locomotive engineers on through freight trains was in this Queen's University report.

You mention in the brief that it has been a suggestion and a recommendation of outside bodies for many reasons. That is the only reference I can see. Also, it was not recommended by Judge Foisy. I was looking through his report as you were having the exchange. I wonder what other body of opinion or authority recommended what you are suggesting.

**Mr. Hainsworth:** Besides the Queen's University report, there are also the John Jankovitch report in the United States and, as I earlier mentioned, the United States Railway Safety Transportation Board recommendation to the FRA in 1985. The letters are extant on that.

**The Chairman:** I was interested that Judge Foisy... I do not know how much that was dealt with at the hearing. He said improved cab conditions, but I did not see anything in the recommendations about another—

**Mr. Hainsworth:** No, he did not recommend a second locomotive engineer. You are quite correct. Of course, naturally we wish he had. He went into circadian rhythms and wake-sleep cycles, but he still did not recommend a second locomotive engineer.

**The Chairman:** That was interesting. Thank you.

• 1025

**Mr. S. Warner:** At this point in time, I would like to say that recommendation 4 from the Foisy recommendations concerns work scheduling. I believe the brief touched on that briefly.

I do not know whether this committee is aware of the conditions our locomotive engineers work under. It is on a two-hour call basis around the 24-hour clock, and you

[Traduction]

**M. Dingwall:** Monsieur le président, j'espère que les compagnies ferroviaires songent très sérieusement à englober ses garanties dans le programme d'aide aux employés.

Enfin, monsieur le président, je veux féliciter les délégués syndicaux de l'attitude très progressiste—vous remarquerez que je n'ai pas dit conservatrice—progressiste—dans ce domaine.

**Le président:** Vous pourriez faire preuve d'un plus grand esprit oecuménique.

**M. Dingwall:** Je les félicite de leur attitude positive dans ce domaine extrêmement important de la sécurité.

**Le président:** Avant de donner la parole à M. Benjamin, je voudrais revenir sur une chose que M. Hainsworth a dite. Vous avez fait allusion tout à l'heure à la tragédie de Hinton, au rapport Foisy et au deuxième mécanicien. C'est cette dernière partie qui m'intéresse. D'après ce que je peux voir, cette recommandation d'un deuxième mécanicien qualifié à bord des trains de marchandises n'a été formulée que dans le rapport de l'université Queen's.

Or, vous dites dans votre mémoire que cette recommandation a été formulée par toutes sortes d'organismes, pour des raisons évidentes. Mais je ne vois que cette seule référence. Le juge Foisy n'a pas non plus formulé cette recommandation, je viens juste de parcourir son rapport pendant le dernier échange. Quelles autres références possédez-vous?

**M. Hainsworth:** En dehors du rapport de l'université Queen's, il y a également celui de John Jankovitch aux États-Unis et comme je l'ai déjà mentionné, la recommandation adressée au FRA en 1985 par le Railway Safety Transportation Board américain. Je peux vous en fournir les références.

**Le président:** J'ai été intéressé de voir que le juge Foisy... Je ne sais pas dans quelle mesure on a parlé de cet aspect à l'audience. Je sais qu'il a dit qu'il fallait améliorer les conditions de travail sur les locomotives mais je n'ai vu nulle part de recommandations disant...

**M. Hainsworth:** Non, il n'a pas recommandé la présence d'un deuxième mécanicien de locomotive, vous avez raison. Naturellement, nous le déplorons. Il a parlé des rythmes biologiques et des cycles sommeil-éveil mais il n'a pas recommandé de deuxième mécanicien.

**Le président:** C'est intéressant. Je vous remercie.

**M. S. Warner:** Tout ce que je puis dire c'est que la recommandation 4 du rapport Foisy intéresse les horaires de travail. Je crois que nous en parlons brièvement dans notre mémoire.

Je ne sais pas si les membres du Comité connaissent les conditions de travail des mécaniciens de locomotive. Ils peuvent être appelés au travail sur préavis de deux heures

[Text]

are supposed to be ready and prepared and fit for duty in every way when you go to work.

Those are pretty tough conditions to work under, and we would like to see recommendation 4 implemented by the Transport Minister. He has said that he is going to do it. Foisy recommended seven days' notice of when we are going to work. People who work in the railway industry know that is impossible, but we would like to see a certain percentage of work on a scheduled basis. We do not have any of that in western Canada, but eastern Canada does have some of that type of work where you know you go to work at 7 a.m. every morning.

This all contributes to unfit for duty—

**The Chairman:** The stress and the strain.

**Mr. S. Warner:** I cannot stress enough that it would help considerably to remove perhaps even some of the alcohol programs and the drug programs. That is a very key recommendation, and I know the railways are having fits about trying to implement it. There could be a certain percentage of work out of each terminal across Canada that could be assigned and worked on a regular basis daily.

**The Chairman:** I am glad I asked the question that elicited that answer in reference to the Foisy report recommendation 4.(a), which is what you are talking about.

**Mr. Benjamin:** Just to show that there is no confusion about it—and correct me if I am wrong—nowadays locomotive engineers come out of the ranks of UTU, the United Transportation Union, and they are also conductors and brakemen. They take training as locomotive engineers. It is not as though you are asking that an additional person be in the cab; all you are asking is in the case of through freight trains, as well as the passenger trains, that the fellow who is acting as the brakeman or the conductor is also a qualified engineer—

**Mr. S. Warner:** That is correct.

**Mr. Benjamin:** —and those who are just in training, or do not have any qualifications, could be at the tail end on a passenger train or in the second cab of a second locomotive as the head-end brakeman. He would not be a qualified engineer, but the third person on the crew would be a qualified engineer. Is that the nub of it?

**Mr. S. Warner:** As long as there are two people in the crew who are qualified locomotive engineers—

**Mr. Benjamin:** If two of the three were qualified as engineers, that is all you are asking. They come out of the same ranks anyway.

**Mr. S. Warner:** Yes.

**Mr. Benjamin:** I take it you are of the view, as are others we have had, that the bill is more punitive than it

[Translation]

et 24 heures sur 24, doivent être prêts et parfaitement en possession de leurs facultés lorsqu'ils se présentent au travail.

Ce sont là des conditions très difficiles et nous souhaitons que le ministre des Transports adopte la recommandation 4. Il a dit qu'il allait le faire. Le juge Foisy a recommandé que les heures de travail soient annoncées sept jours à l'avance. Tous ceux qui travaillent dans les chemins de fer savent que c'est impossible mais nous souhaiterions néanmoins qu'un certain pourcentage des heures de travail soit régulier. Ce n'est pas du tout le cas dans l'ouest, mais déjà dans l'est une partie du travail se fait à des heures régulières.

Tout cela contribue aux incapacités. . .

**Le président:** Le stress et la tension nerveuse.

**M. S. Warner:** On ne dira jamais assez que cela rendrait inutile un bon nombre des programmes de lutte contre l'alcool et la drogue. C'est une recommandation de toute première importance et je sais que les compagnies ferroviaires ont beaucoup de mal à imaginer comment ils pourraient la mettre en oeuvre. Cependant, un certain pourcentage des heures de travail dans chaque terminal du pays pourrait être attribué à heures fixes chaque jour.

**Le président:** Je suis heureux d'avoir posé la question qui vous a incité à nous expliquer cette recommandation 4.a) du rapport Foisy.

**Mr. Benjamin:** Juste pour éviter toute confusion—et reprenez-moi si je me trompe—aujourd'hui, les mécaniciens sont choisis parmi les membres du Syndicat des travailleurs unis des transports et ils sont également chefs de train et serre-freins. Ils acquièrent la qualification d'un mécanicien en sus. Vous ne demandez donc pas la présence d'une personne supplémentaire dans la cabine, tout ce que vous demandez dans le cas des trains de marchandises comme dans celui des trains de passagers, que le collègue qui fait office de serre-frein ou de chef de train ait également la qualification d'un mécanicien. . .

**M. S. Warner:** C'est juste.

**M. Benjamin:** . . . et ceux qui n'ont pas cette qualification ou qui sont seulement stagiaires pourraient être affectés dans le fourgon de queue d'un train de passagers ou dans la deuxième locomotive d'un train de marchandises, à titre de serre-frein. Il ne serait pas alors mécanicien qualifié mais le troisième membre de l'équipage le serait. Est-ce que je résume bien?

**M. S. Warner:** Aussi longtemps qu'il y a deux membres d'équipage qui sont mécaniciens qualifiés. . .

**M. Benjamin:** C'est tout ce que vous demandez. De toute façon, ils sortent tous du même moule.

**M. S. Warner:** Oui.

**M. Benjamin:** Je suppose que vous considérez vous aussi que le projet de loi a un caractère davantage punitif

[Texte]

is curative. You think there is too much punitive in it and not enough curative. Is that it?

**Mr. S. Warner:** That is the general assessment by our brotherhood.

**Mr. Benjamin:** None of us wants to interfere in the collective bargaining process, but as a way of speeding it up and getting it accomplished, would you think it would be appropriate to have in the legislation an amendment that would put in a requirement for negotiated employee assistance programs so the railroads would have to sit down with the brotherhoods and negotiate a mutually acceptable and meaningful employee assistance program? Do you think it would be appropriate to be in the law, or would you rather we keep our noses out of it?

**Mr. S. Warner:** I have stated in our brief that I would like to see it enshrined in legislation so it is mandatory for both parties to sit down and do something about it.

**Mr. Belsher:** I want to come back to clause 54 on the Criminal Code. As I understand it, that clause deals with when there is an accident that has been caused by impairment, and that it has penalties attached to it.

• 1030

I believe Mr. Abbot asked for it not to be there and that we just use Rule G; all the rest in that was sufficient. I want to know what the brotherhood's feeling on that clause is.

**Mr. S. Warner:** Basically yes, we do agree with what Eddy Abbot has said, namely that under it you are looking at double jeopardy.

**Mr. Belsher:** What about the rules for release of information from medicals? Do you have a view on that?

**Mr. S. Warner:** In our present collective agreement, article 1.2 contains a provision for an appeal against the standards that were set down by the Railroad Transport Committee for sight and hearing.

The point Eddy Abbot was making was that if that information is totally confidential and if the company supervisor comes along and says you are no longer fit to work passenger service or you are no longer fit to work freight service, it is a "darned if you do, darned if you don't" situation. We would like to have that information confidential, but if that information from the medical department is totally confidential, how do you appeal a decision by the company to put that man into yard service without any information? You do not even know why he has been put into yard service.

Do you understand what I am saying?

**The Chairman:** Yes, that was his point.

**Mr. Benjamin:** You are saying employee should be the first to know—

[Traduction]

que curatif. Vous lui reprochez ce déséquilibre, n'est-ce pas?

**M. S. Warner:** C'est ce que pense notre syndicat.

**M. Benjamin:** Nul n'entre vous ne veut s'ingérer dans le processus de la négociation collective mais pensez-vous qu'il serait bon, pour accélérer les choses, d'insérer dans le projet de loi un amendement exigeant la négociation d'un programme d'aide aux employés pour obliger le patronat à négocier avec les syndicats une entente qui soit mutuellement acceptable? Pensez-vous que ce serait une bonne chose qu'il vaut mieux ne pas nous en mêler?

**M. S. Warner:** J'ai dit dans le mémoire que nous voudrions que cette obligation soit inscrite dans la loi afin de contraindre les deux parties à négocier et à agir.

**M. Belsher:** Je voudrais revenir à l'article 54 du Code criminel. Si j'ai bien saisi, cet article intervient dans les cas où un accident est dû à l'incapacité d'un employé, et il inflige certaines sanctions.

Je crois que M. Abbot a dit que toutes ces dispositions n'étaient pas nécessaires et qu'il suffisait de la règle G. J'aimerais savoir ce que vous pensez de cet article.

**M. S. Warner:** De façon générale, nous sommes d'accord avec Eddy Abbot, à savoir que ces dispositions reviennent à infliger une double sanction.

**M. Belsher:** Et qu'en est-il des règles de divulgation des résultats des examens médicaux? Avez-vous une opinion là-dessus?

**M. S. Warner:** Le paragraphe 1.2 de notre convention collective prévoit la possibilité d'interjeter appel contre les normes établies par le comité des transports ferrovière en matière de vue et d'ouïe.

Ce que Eddy Abbot a fait valoir c'est que si ces renseignements sont totalement confidentiels et que si la compagnie vous dit que vous n'êtes plus apte sur un train de marchandises ou sur un train de passagers, vous êtes alors coincés. D'une part, vous voudriez que ces résultats soient confidentiel mais, s'ils le sont entièrement, sur quoi fondez-vous un appel car vous ne connaîtrez même pas les raisons qui ont motivé la décision.

Est-ce que vous me comprenez?

**Le président:** Oui, c'est ce qu'il disait.

**M. Benjamin:** Vous dites donc que l'employé devrait être le premier informé. . .

[Text]

**The Chairman:** That is right.

**Mr. Benjamin:** —what is in that medical report. He should know before anybody else.

**Mr. S. Warner:** That is natural justice, I would think.

**Mr. Belsher:** I believe in the Aeronautics Act we put in that it was the doctor's requirement to pass that information ahead if he had information that would have an effect on the person in his or her line of work.

**Mr. Reid:** You can still do that.

**Mr. Belsher:** You want to make sure it remains confidential—

**Mr. S. Warner:** I want it to remain confidential to the extent that nobody else knows about it. We consider it disciplinary when they take a man out of a position that is earning a lot more money and put him into a yard position at maybe three-quarters or half the wages. You penalize the guy financially. How do you go about appealing that procedure? Under the present collective agreement, for hearing impairment and sight impairment we have the right to have a second opinion from another doctor.

**The Chairman:** Mr. Belsher, that was Mr. Abbot. We had a discussion on clause 35.

**Mr. Belsher:** I missed Mr. Abbot.

**The Chairman:** That was the position he described, as repeated by Mr. Warner here this morning. He wants to be able to use the information, and you are caught. . .

Actually, I was surprised he wanted the privilege of that information as one of his specific. . . We had a discussion on it. I think it was for the reasons you mentioned that he wanted the privilege raised, even though, as I understand it, the medical society or association ethically would have to tell the workman anyway. We did have a discussion on that, Mr. Belsher.

Gentlemen, our next witness is from the Canadian Labour Congress. Are you aware that in their brief—they make no bones about it; they are very definite—they do not want any type of mandatory drug or alcohol testing on the work? I just got their brief.

• 1035

**Mr. S. Warner:** I can certainly understand that position because I do not think drug and alcohol testing are required in 98% of the industries. Our organization is aware that we have as equal a responsibility as the airline pilots to the general public, and that is the only reason I do not want to see this come under the Criminal Code. We want to negotiate something with the companies that is acceptable to everybody and to resolve the problem that way rather than through legislation.

**The Chairman:** Fine. Thank you very much, Mr. Warner and Mr. Hainsworth, for appearing with your

[Translation]

**Le président:** C'est juste.

**M. Benjamin:** . . . des résultats de l'examen médical. Il devrait être le premier.

**M. S. Warner:** Ce ne serait que justice. À mon avis.

**M. Belsher:** Je crois que la Loi sur l'aéronautique exige la communication des renseignements si les résultats des examens affectent la capacité de l'intéressé à faire son travail.

**M. Reid:** C'est toujours possible.

**M. Belsher:** Mais il faut veiller à ce que cela reste confidentiel.

**M. S. Warner:** Il ne faut pas que ces renseignements soient communiqués à autrui. Si l'on change l'affectation d'un employé pour une autre où il gagne moins, qu'on lui donne un poste dans une gare de triage avec un salaire inférieur de 25 ou 50 p. 100, cela revient à infliger une pénalité financière que nous considérons comme une sanction disciplinaire. Sur quoi fonder un appel, dans ce cas? Notre convention collective prévoit la possibilité de demander une seconde opinion médicale en cas d'insuffisance de la vue ou de l'ouïe.

**Le président:** Monsieur Belsher, c'est ce que disait M. Abbot. Nous avons parlé avec lui de l'article 35.

**M. Belsher:** Je n'étais pas là.

**Le président:** C'est la position qu'il nous a donnée et celle que reprend M. Warner aujourd'hui. Il veut pouvoir utiliser ces renseignements. . .

D'ailleurs, j'ai été surpris qu'il insiste là-dessus. . . nous en avons parlé. Il souhaitait ce droit pour les raisons que vous avez dites même si, pour autant que je sache, le médecin est tenu par son éthique à informer l'intéressé de toute façon. Nous en avons déjà parlé, monsieur Belsher.

Messieurs, nous allons entendre maintenant les représentants du Congrès du Travail du Canada. Dans son mémoire, ils ne mâchent pas leurs mots, ils s'opposent carrément à tout dépistage de la drogue ou de l'alcool en milieu de travail. Je viens juste de recevoir leur mémoire.

**M. S. Warner:** Je comprends très bien cette position car je ne pense pas que les examens de dépistage de drogue ou d'alcool soient requis dans 98 p. 100 des autres secteurs économiques. Nous avons conscience que les cheminots possèdent une responsabilité tout aussi grande que les pilotes d'avion envers le public et c'est la raison pour laquelle je ne veux pas que ceci relève du code criminel. Nous voulons négocier quelque chose avec les compagnies qui soit acceptable par tout le monde et résoudre le problème de cette façon plutôt que par le biais d'une loi.

**Le président:** Bien. Je vous remercie infiniment, monsieur Warner, et monsieur Hainsworth d'avoir

[Texte]

brief, which we will be digesting later to remind us of the verbal evidence.

Mr. S. Warner: Thank you.

The Chairman: We can now call the next witness, which is the Canadian Labour Congress. I wonder, Mr. Martin, if you could identify who is with you. We have your brief and I know you would like to highlight it. As I say, it is pretty clear and of very real interest to the committee, so let us proceed.

Mr. Dick Martin (Executive Vice-President, Canadian Labour Congress): Thank you, Mr. Chairman. With me are Linda Wilcott, who is a researcher and writer with our Social and Community Programs Department, and Guy Adam, the co-ordinator of our Social and Community Affairs Department.

I am simply going to read a summary of the brief for the benefit of the members and then we can enter into questions.

We are here today to respond to Bill C-105 and to make known the position of the Canadian Labour Congress on the issue of drug testing in the workplace.

First of all, Mr. Chairman and members of the committee, the Canadian Labour Congress is Canada's major national union body, representing 80 affiliated national and international unions, with a total membership of about 2 million members. Our principal role is to represent the interests of our members and workers, in general, at the national level.

Bill C-105 is a permissive piece of legislation in that it allows current drug testing to continue and allows for testing in the future.

According to a January 19, 1988, press release, the Hon. John Crosbie stated his intention to make drug testing for rail workers part of the proposed Railway Safety Act. The CLC is here today because this is the first piece of legislative action that provides for workplace drug testing, and so we wish to make our position clear. Other railway unions will be addressing—as they just have—the broader issues covered in Bill C-105. It is not our intention to deal with those today.

Many of our affiliates are concerned that if the door to drug testing is opened even a crack in one sector, it would only be a matter of time before drug testing will be rationalized as appropriate, and therefore extended to other sectors. For this reason, we have chosen to limit our remarks strictly to the drug testing issue.

[Traduction]

comparu avec votre mémoire, que nous allons étudier ultérieurement pour nous remettre votre témoignage à l'esprit.

M. S. Warner: Je vous remercie.

Le président: Nous pouvons maintenant entendre les témoins suivants, à savoir le Congrès du Travail du Canada. Monsieur Martin pourriez-vous nommer les personnes qui vous accompagnent. Nous avons votre mémoire et je sais que vous voudrez nous en présenter les points saillants. Ainsi que je l'ai dit, sa teneur est très claire et votre opinion nous intéresse grandement. Vous avez la parole.

M. Dick Martin (vice-président exécutif, Congrès du Travail du Canada): Je vous remercie, monsieur le président. Je suis accompagné de M<sup>me</sup> Linda Wilcott, qui est documentaliste et rédactrice dans notre service des programmes sociaux et communautaires, et M. Guy Adam, le coordonnateur de celui-ci.

Je vais simplement vous lire un résumé du mémoire, avant de nous mettre à votre disposition pour répondre à vos questions.

Nous nous présentons devant vous pour répondre au projet de loi C-105 et vous faire connaître la position du Congrès du travail du Canada concernant le dépistage des drogues en milieu de travail.

Tout d'abord, monsieur le président, et messieurs les membres du Comité, le Congrès du Travail du Canada est la principale institution syndicale canadienne. Il représente 80 syndicats nationaux et internationaux affiliés et regroupe environ 2 millions de membres. Notre rôle principal consiste à représenter les intérêts de nos membres et des travailleurs et travailleuses en général à l'échelle nationale.

Le projet de loi C-105 est une législation ouverte permettant la continuation des tests de dépistage présentement effectués et l'instauration de ces mêmes tests dans le futur.

Dans le communiqué de presse du 19 janvier dernier, l'honorable John Crosbie a rendu public son intention de rendre le dépistage des drogues chez les travailleurs et travailleuses ferroviaires obligatoire en vertu de la Loi proposée sur la sécurité ferroviaire. Le CTC est ici aujourd'hui parce qu'il s'agit d'une première tentative d'instaurer des tests de dépistage en milieu de travail et qu'il nous semble extrêmement important de faire connaître notre point de vue. D'autres syndicats des chemins de fer feront connaître leur position sur les aspects plus généraux au projet de loi C-105. Nous n'avons aucune intention d'aborder ces sujets aujourd'hui.

Bon nombre de nos affiliés craignent que, si la porte est le moins un peu entr'ouverte dans un secteur, ce n'est qu'une question de temps avant que le dépistage des drogues soit pratiqué dans d'autres secteurs. Pour cette raison, nous avons choisi de limiter nos observations strictement à la question du dépistage des drogues.

## [Text]

It has only been within the past two or so years that drug testing has become a popular issue of controversy in Canada.

In December 1986 the CLC released a position paper on mandatory drug testing. Our position remains clear. We are against employment-related alcohol and drug testing for any reason whatsoever. The labour movement has traditionally dealt with the issue of alcohol and drug abuse or dependency through peer assistance, education, prevention, rehabilitation, and by identifying contributing workplace and social factors that must be changed.

Alcoholism and drug addiction are illnesses. They are a health and social problem at all levels of society. There is a tendency to turn to testing as a solution, but the labour movement believes this approach has many more disadvantages than advantages.

The CLC is strongly opposed to any form of workplace alcohol and drug testing, be it mandatory, pre-employment, just cause, medical monitoring, medical testing, or after an accident. We have attached a copy of the CLC position paper on mandatory drug testing to our written presentation.

• 1040

There is a great concern about the validity of drug tests. According to the data available we do not believe that the test can identify drug abusers or identify impairment, which is a very, very important point, Mr. Chairman and members of the committee.

There are two types of testing methods. The preliminary method, immunoassays, tends to react with a number of substances and not just with the drug being tested. This cross reactivity can confuse across-the-counter drugs for pain, like Advil, Motrin and Nuprin, with marijuana. Diet or cold remedies may test positive for amphetamines, and poppy seeds can produce a false positive for heroin.

The U.S. Centre for Disease Control revealed the error rates were as high as 63%. Such inaccuracies may have serious negative consequences for workers' job opportunity, job security and job advancement. The mishandling or mislabelling of urine samples by laboratory staff can also lead to erroneous test results.

Another very serious problem with drug testing is that metabolites or some drugs remain in the body long after use. Marijuana can be present in the urine for several days for a one-time or occasional smoker. This also means that drug tests can measure exposure to second-hand

## [Translation]

Ce n'est que depuis deux ans environ que le dépistage des drogues est devenu une question largement controversée au Canada.

En décembre 1986, le CTC a publié un énoncé de principe sur le dépistage obligatoire. Notre position demeure claire: nous sommes opposés au dépistage de l'alcool et des drogues en milieu de travail pour quelque raison que ce soit. Le mouvement syndical s'est toujours occupé des problèmes d'alcoolisme et de toxicomanie par l'entremise de l'entraide de l'éducation, de la prévention et de la réadaptation ainsi qu'en repérant les secteurs du milieu de travail et du milieu social qui y contribuent et qui doivent être modifiés.

L'alcoolisme et la toxicomanie sont des maladies. Ce sont des problèmes sociaux, de santé qu'on trouve à tous les échelons de la société. Il y a une tendance à l'heure actuelle à considérer le dépistage comme une solution mais le mouvement syndical pense que cette approche a plus d'inconvénients que d'avantages.

Le CTC s'oppose vivement à tout dépistage de l'alcool et des drogues en milieu de travail, qu'une telle mesure soit obligatoire, préalable à l'emploi, pour un motif raisonnable, pour un contrôle médical ou un accident. Nous avons joint au mémoire le texte de l'énoncé de principe du CTC à ce sujet.

On s'inquiète vivement de la validité des tests de dépistage des drogues. D'après les renseignements disponibles, nous ne croyons pas que les tests permettent de repérer ni les toxicomanes ni ceux qui ont les facultés affaiblies, ce qui est extrêmement important, monsieur le président et membres du Comité.

Deux genres de tests sont utilisés pour le dépistage. Les immunoessais, des méthodes de dépistage primaires, produisent une réaction à un certain nombre de substances et pas seulement à la drogue recherchée. Cette réactivité croisée peut provoquer une confusion entre les médicaments en vente libre pour soulager la douleur, comme Advil, Motrin et Nuprin, et la marijuana. Les médicaments pour les régimes ou la grippe peuvent se révéler positifs en ce qui a trait aux amphétamines, et les graines de pavot peuvent produire un résultat «faussement positif» de la présence d'héroïne.

Le centre de répression des maladies, aux États-Unis, a révélé des erreurs de résultats allant jusqu'à 63 p. 100. Ces inexactitudes peuvent avoir des répercussions néfastes graves, car c'est l'emploi, la sécurité d'emploi et les possibilités de promotion du travailleur qui sont en jeu. La négligence ou les erreurs d'étiquetage des échantillons d'urine par les employés de laboratoire peut également donner lieu à des résultats erronés.

Il existe un autre problème très grave: Les métabolites de certains médicaments restent longtemps présents dans le corps après usage. La marijuana peut être présente dans l'urine pendant plusieurs jours chez le fumeur ou la fumeuse occasionnel qui en ont consommé qu'une fois.

## [Texte]

marijuana or hashish smoke when the person has never actually smoked a cigarette.

There is also a racial bias in these drug tests. Black workers may have a high concentration of melanin, the skin pigment that has an ion identical to THC, the active ingredient in marijuana or hashish, which can produce a positive result.

Drug tests, both the preliminary and more sophisticated follow-up ones, do not show whether or not the person is impaired, do not predict the worker's ability to perform the essential duties of the job, and do not indicate when the drug use occurred. Not only are drug test inaccurate, but also the invasion of privacy, the humiliation and the loss of self-esteem is surely not justified. Chances are employers will not choose to follow up the preliminary immunoassay tests, which cost around \$20 to \$30 a urine sample, with the more sophisticated chromatography test that costs between \$75 to \$100 per sample, because of the expense. The result will be that many false positives may permanently and negatively affect people's lives.

With regard to prescription drugs, drug testing cannot differentiate between a legal and an illegal drug. Many people take prescription drugs or over-the-counter drugs and continue to carry out their workplace duties effectively. Much personal information could be revealed to an employer about the state of health a worker may be in by the type of medication that shows up in the test results, including personal information that is none of the employer's business.

Alcohol and prescription drugs are condoned and even promoted through advertising. Consequently, society's problems are reflected in the workplace. Drug and alcohol testing will not solve the problem of substance abuse nor help the people.

As for health and safety, we in the labour movement now find it ironic that some of those very employers who have said no to union health and safety demands during collective bargaining now say that they are concerned with the safety of workers and of the public. Drug testing is a red herring and is designed to explicitly draw attention away from other causes of health and safety hazards that cause accidents. It is an attempt to shift the burden of responsibility of safety problems onto employees and to hide employer failure to ensure safe and healthy workplaces.

Employers are inflating the drug problem on the railways by using questionable surveys and announcing dubious survey results that suit, in our opinion, their purpose. We do not think the survey used is credible, and

## [Traduction]

En outre, ces tests de dépistage peuvent retracer une exposition à la fumée secondaire de marijuana ou de haschich, même si la personne n'a fumé qu'une cigarette.

Ces tests peuvent également donner lieu à des préjugés raciaux. On peut trouver chez les travailleurs noirs une concentration élevée de mélanine, soit le pigment de la peau dont l'ion est identique au THX, ingrédient actif de la marijuana ou du haschich, qui pourrait produire un résultat positif.

Les tests de dépistage des drogues, tant les préliminaires que les suivants qui sont plus poussés, ne démontrent pas si une personne a les facultés affaiblies ou non, ne prédisent pas la capacité du travailleur à assumer les fonctions essentielles de son poste, et n'indiquent pas à quel moment la consommation a eu lieu. Non seulement le dépistage des drogues est-il inexact, mais l'invasion de la vie privée, l'humiliation et la perte de l'estime de soi ne sont sûrement pas justifiées. Il est probable que les employeurs décideront de s'en tenir aux immunoessais préliminaires qui coûtent de 20 dollars à 30 dollars l'échantillon, et de ne pas procéder aux tests de chromatographie plus poussés qui coûtent de 75 à 100 dollars l'échantillon, étant donné le coût de l'opération. De ce fait, bon nombre de résultats faussement positifs risquent d'avoir des répercussions néfastes permanentes sur la vie des gens.

En ce qui concerne les médicaments d'ordonnance, un dépistage ne permet pas de faire la distinction entre un médicament légal et une drogue illégale. Bien des gens prennent des médicaments d'ordonnance ou en vente libre et continuent à assumer efficacement leurs fonctions. En outre, un employeur peut en apprendre beaucoup sur l'état de santé d'un travailleur d'après le genre de médicaments que révèlent les tests, et notamment des renseignements personnels auxquels l'employeur ne devrait pas avoir accès.

L'alcool et les médicaments d'ordonnance sont non seulement acceptés dans notre société, mais ils font même l'objet de promotions publicitaires. Par conséquent les problèmes de la société se transposent dans le milieu de travail. Le dépistage des drogues et de l'alcool ne permettra ni de régler le problème ni d'aider les gens.

Quant à la santé et à la sécurité, le mouvement syndical trouve ironique que les employeurs mêmes qui s'opposaient jadis à ces demandes en matière de santé et de sécurité lors des négociations collectives, se disent maintenant préoccupés par la sécurité des travailleurs et de la population en général. Les tests de dépistage sont une sorte de «fausse piste», destinée à détourner l'attention des autres dangers susceptibles d'entraîner des accidents. C'est un moyen de reporter sur les employés la responsabilité des problèmes de sécurité et de cacher l'inaptitude des employeurs à assurer un milieu de travail sain et sécuritaire.

Les employeurs s'appuient sur des sondages et études plus ou moins fiables pour amplifier le problème de toxicomanie dans le secteur ferroviaire, et ils annoncent par la suite des résultats douteux qui conviennent, selon

*[Text]*

the test results are very questionable. There is no evidence to show that drug use is a safety issue. There are other things that pose a more serious threat to health and safety in the workplace. Stress arising from the conditions and the organization of work, as some of our brothers previously have pointed out, family and marital problems and financial worries are often contributing factors.

Drug testing does not deal with these underlying causes of drug or alcohol use. It only attempts to measure one symptom. Drug testing will not guarantee a drug-free environment; it will not make the railways safe. Those with a drug or alcohol dependence will find ways to avoid detection. The real victims will be the majority of non-users whose privacy and human rights will repeatedly be subjected to violations. The answer lies in educating employees on how to remove an impaired co-worker from the situation as quickly as possible and to follow up through union counselling or a joint employee assistance program.

• 1045

Pre-employment drug testing violates the basic human rights of all job applicants. An applicant could be refused employment because of a positive test result without the employer making a determination about whether the person can do the job. The employer could be violating the Canadian Human Rights Code, which states that alcohol and drug addictions are a disability.

The CLC is also concerned that drug test results may be shared among employers, resulting in a worker's being blacklisted from the job market even if the tests may have been falsely positive. The abuses are limitless. Because those who are refused employment may not know the true reasons, they will certainly not be able to contest the decision of the employer not to hire.

Physicians and labour have serious concerns about Bill C-105's requirement that railway workers' personal physicians report to company doctors or employers on the health conditions of their patients. This would amount to a breach of patient confidentiality.

In terms of occupational medical monitoring, the CLC is not in favour of allowing workers to be the thermometers or instruments of measure of unhealthy workplaces. If the workplace is sick, clean up the workplace. The link between medical testing, such as physical check-ups, hearing tests and lung-function tests, in occupational medical monitoring has a potential for abuse. Workers may not know the real reasons for the tests, how the information may be used against them and with whom the information will be shared. The result

*[Translation]*

nous, à leurs objectifs. Nous ne croyons pas que ces études soient valables et de ce fait, les résultats des tests sont très contestables. Rien ne prouve que la consommation de drogue est directement reliée à la sécurité. D'autres choses constituent une menace plus sérieuse pour la santé et la sécurité au travail. Le stress dû aux conditions de travail et à l'organisation du travail, comme l'on signalé certains de nos confrères auparavant, les problèmes familiaux et conjugaux et les difficultés financières entrent également en ligne de compte.

Le dépistage des drogues ne s'attaque pas aux causes profondes de la toxicomanie ou de l'alcoolisme. Il ne fait qu'en évaluer un symptôme. Il ne garantira pas un milieu sans drogue; il ne rendra pas le chemin de fer plus sûr. Alcooliques et toxicomanes trouveront le moyen de ne pas se faire repérer. Les véritables victimes seront la majorité des autres personnes dont la vie privée et les droits seront continuellement violés. La solution consiste à éduquer les employés sur la façon d'écarter le plus rapidement possible un collègue ayant les facultés affaiblies et de lui venir en aide grâce à un programme d'orientation ou un programme d'aide conjoint.

Le dépistage préalable à l'emploi viole les droits fondamentaux de tous les candidats. Un candidat peut se voir refuser un emploi parce que le résultat d'un test est positif, sans que l'employeur n'ait pu établir s'il est ou non en mesure d'assumer ces fonctions. L'employeur pourra donc enfreindre les dispositions du Code canadien des droits de la personne, qui stipule que l'alcoolisme et la toxicomanie sont considérés comme un handicap.

Le CTC s'inquiète également du fait que les résultats des tests puissent être communiqués à d'autres employeurs, de sorte qu'un travailleur risque d'être inscrit sur une liste noire même si les tests ont eu des résultats faussement positifs. Les possibilités d'abus sont illimitées. Étant donné que ceux auxquels on refuse un emploi n'en connaîtront pas les véritables raisons, ils ne pourront en aucun cas contester la décision de l'employeur.

Le corps médical et le mouvement syndical s'inquiètent vivement de l'exigence prévue dans le projet de loi C-105 selon laquelle les médecins personnels des employés des chemins de fer doivent faire un rapport aux médecins de la société ou aux employeurs sur l'état de santé de leurs patients, ce qui équivaut à une violation du secret professionnel.

Quant à la surveillance médicale au travail, le CTC s'oppose à permettre aux travailleurs de servir de thermomètres ou d'instruments de mesure des milieux de travail malsains. Si le milieu de travail est insalubre, c'est lui qu'il faut nettoyer. Le lien entre les examens médicaux, comme les examens de santé, les tests d'audition, les tests pulmonaires et autres, effectués dans le cadre de la surveillance médicale au travail, ouvre la porte à des abus. Les travailleurs ne connaissent pas toujours les véritables raisons des examens, comment les

*[Texte]*

could be job loss or loss of benefits. This must not be allowed to happen.

In terms of human rights, alcohol and drug testing overrides workers' civil liberties by invading their privacy, subjecting them to humiliation and unreasonable search and seizure, presuming guilt over innocence, requiring them to give evidence against themselves and discriminating against workers in particular sectors of the work force. Drug testing is an outright violation of the person.

The CLC believes that drug testing is only one aspect of the overall attack on workers' rights to dignity and privacy. It includes electronic surveillance, medical monitoring and lunch box searches. Drug testing is no different in principle from the polygraph test.

Human rights legislation, both federal and provincial, puts some limitations on employers to test employees and job applicants, but it is not adequate. Human rights codes are complaint-based, slow and sometimes inaccessible to resolution.

No employer has the right to determine what an employee does when away from the workplace. Employers have sufficient rights in the workplace, based on job performance, to be able to deal with any worker who appears to be impaired on the job.

In agreement with the reports of the Canadian and Ontario Bar Association on mandatory drug testing, the CLC believes that many aspects of mandatory drug testing included in a legislative package such as Bill C-105 would be in contravention of the sections 7, 8, 13 and 15 of the Canadian Charter of Rights and Freedoms and could be successfully challenged.

The CLC has put much energy and resources into building its peer-referral program, the union counselling program and the CLC joint employee assistance program guidelines. These worker-help programs are a positive and constructive approach to assisting our members and their families to improve their quality of life. Worker-help programs and drug testing are incompatible and must not be used in conjunction with one another.

The CLC calls upon the committee to recommend to the federal government that Bill C-105 contain a prohibition on all forms of employment-related alcohol and drug testing; that the federal government direct its energy and financial support to promote worker-help programs such as union counselling and the joint

*[Traduction]*

renseignements peuvent être utilisés contre eux et à qui ils seront communiqués. Il peut s'ensuivre une perte de leur emploi ou la perte d'avantages. Ce genre de chose est intolérable.

En ce qui concerne les droits de la personne, les tests de dépistage de l'alcool et des drogues empiètent sur les libertés civiles des travailleurs, puisqu'il s'agit d'une intrusion dans leur vie privée, qu'on les soumet à des mesures humiliantes et exagérées de fouilles et de saisies, qu'on les présume coupables plutôt qu'innocents, qu'on exige qu'ils témoignent contre eux-mêmes et qu'on fait de la discrimination contre les travailleurs de certains secteurs de la main-d'oeuvre. Le dépistage des drogues est une violation flagrante des droits de la personne.

Le CTC est d'avis que le dépistage des drogues est tout simplement un élément de l'offensive globale contre les droits des travailleurs à la dignité et à la vie privée, notamment par la surveillance électronique, la surveillance médicale et la fouille des boîtes à lunch. Le dépistage n'est guère différent du test de détecteur de mensonge.

La législation concernant les droits de la personne, à l'échelle fédérale et provinciale, impose certaines restrictions aux employeurs en ce qui a trait aux tests imposés aux employés et aux candidats, mais elle n'est pas suffisante. Les Chartes des droits de la personne sont fondées sur un régime de plaintes et le processus de règlement est lent et parfois inaccessible.

Aucun employeur n'a le droit de décider ce que peut faire un employé en-dehors de ses heures de travail. Les employeurs ont suffisamment de droits au travail, en se fondant sur le rendement professionnel, pour régler le cas de tout travailleur qui semble avoir des facultés affaiblies pendant son travail.

Conformément au rapport de l'Association du Barreau canadien (Ontario) relativement au dépistage obligatoire des drogues, le CTC estime que bon nombre d'aspects du dépistage obligatoire des drogues prévu dans une mesure législative comme le projet de loi C-105 iraient à l'encontre des articles 7, 8, 13 et 15 de la Charte canadienne des droits et libertés et que ces dispositions seraient contestées avec succès.

Le CTC a consacré beaucoup d'énergie et de ressources pour bâtir son programme d'entraide entre collègues, le programme de délégués sociaux et le programme conjoint du CTC (syndical-patronal) d'aide aux employés (lignes directrices). Ces programmes d'entraide sont une façon positive d'aider nos membres et leurs familles à améliorer leur qualité de vie. Les programmes d'aide et de dépistage des drogues sont incompatibles et ne peuvent pas être appliqués simultanément.

Le CTC demande au Comité de recommander au gouvernement fédéral que le projet de loi C-105 condamne toutes les formes de dépistage de l'alcool et des drogues relatifs à l'emploi; que le gouvernement fédéral consacre son énergie et son aide financière à la promotion de programmes d'aide tel que le programme des délégués

## [Text]

employee assistance programs, particularly on the railways; and that the federal government commit financial support to expanding and improving community-based non-profit resources that have effective programs for dealing with alcohol and drug abuse or dependency, such as referral and treatment centres.

**The Chairman:** Mr. Martin, I want to thank you for your brief. You are certainly very clear about your position.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, as you have noted, the brief is very clear and unambiguous. The CLC does not believe in drug testing in any way, shape or form.

• 1050

Mr. Martin, you will be aware that Mr. Abbot appeared before this committee concurrently behind the two major railway representatives and basically, with some important caveats, endorsed what we were hearing from the railways. What we have heard from the railways is over and above the two areas in which the Minister of Transport is prepared to look at drug testing; that is, for cause or after an accident.

They were seeking to have in the bill pre-employment testing, and seeking as well the results of periodic medicals, or regular medicals to be made available. Mr. Abbot, appearing on behalf of the workers in the railway industry—and I make that distinction—said that in principle he had no problem with what they were asking in all four areas. I remember putting the questions to him. He added some caveats, for example, that the medical information remain confidential, that it not be shared, which is one of your concerns, and so on.

I would put a basic question to you. Your group is a very important group and one that carries a great deal of clout and one that has to be listened to. We have heard from the labour representatives of the railway workers themselves something dramatically different from what you are saying today. So I ask this question: In determining what amendments or changes, if any, should occur in this bill, how is the committee to make up its mind? Should it listen to you? Or should it listen to the labour representatives of the railway workers themselves? And why?

**Mr. Martin:** Mr. Tobin, we are certainly aware, obviously—as you would think we would be—of some differences of opinion in approach. That is what I say in terms of approach, but we—

**Mr. Tobin:** I am not asking the question to seek to embarrass you in any way.

**Mr. Martin:** No, no. I have no problem with—

**Mr. Tobin:** It is a process question. We are here and we have to make our decision ultimately after everybody has gone.

## [Translation]

sociaux et les programmes d'aide aux employés, notamment dans le secteur ferroviaire; et que le gouvernement fédéral engage des ressources financières pour accroître et améliorer les ressources communautaires sans but lucratif qui offrent de bons programmes de traitement de l'alcoolisme et de la toxicomanie, et notamment les centres de référence et de traitement.

**Le président:** Monsieur Martin, je tiens à vous remercier de votre mémoire. Votre position est on ne peut plus claire.

**M. Tobin:** Monsieur le président, comme vous l'avez signalé, ce mémoire est très clair. Le CTC ne croit pas au dépistage des drogues quel qu'il soit.

Monsieur Martin, vous devez savoir que M. Abbot a comparu devant ce Comité à la même séance que les représentants des deux grandes compagnies de chemin de fer et essentiellement, il a appuyé leurs témoignages, sous certaines réserves. Les représentants des chemins de fer nous ont fait savoir qu'ils envisagent d'effectuer des tests pour la drogue dans d'autres cas que le ministre des Transports, qui se limite à des tests pour cause ou après un accident.

Ils voulaient voir inscrits au projet de loi les tests pré-emploi et ils voulaient obtenir les résultats d'examen médicaux périodiques ou réguliers. M. Abbot, qui comparaisait au nom des cheminots—et je tiens à faire cette distinction—a dit qu'il ne s'opposait pas en principe à leurs revendications dans ces quatre domaines. Je me rappelle lui avoir posé les questions. Il a émis certaines réserves, à savoir que les renseignements médicaux restent confidentiels, qu'ils ne soient pas divulgués, ce qui est une de vos préoccupations, et ainsi de suite.

Je voudrais vous poser une question fondamentale. Votre groupe est très important et a beaucoup d'influence; il faut l'écouter. Les représentants des cheminots eux-mêmes nous ont dit quelque chose de très différent. Donc je vous pose la question: en décidant des modifications à apporter au projet de loi, s'il y a lieu, comment le Comité doit-il procéder? Doit-il vous écouter? Ou doit-il écouter les représentants des cheminots eux-mêmes? Et pourquoi?

**M. Martin:** Monsieur Tobin, nous savons certainement—comme vous vous y attendiez—que tous ne sont pas d'accord là-dessus, bien sûr. C'est en ce qui concerne la façon d'aborder le problème, mais nous. . .

**M. Tobin:** Je ne pose pas la question pour vous embarrasser de quelque manière que ce soit.

**M. Martin:** Non, non. Je ne m'oppose pas à ce que. . .

**M. Tobin:** C'est une question de procédure. Nous, les membres du Comité, devons décider en fin de compte, après avoir entendu tout le monde.

[Texte]

**Mr. Martin:** Sure. I think what we are doing here is taking the more global approach, because we do represent workers, not only in the railways but also in trucking, in the airlines, in every mode of transportation possible. In addition, of course, you get something like this... I happen to come out of the mining industry. It is certainly an occupational hazard in mining if somebody is on drugs or on alcohol. I happen to have worked in the mines and have had to confront those problems from time to time. Because we represent those workers in all those facets of our Canadian work life, we have to take the global approach. As we said in our opening statement, we are concerned that this would in fact be the beginning of the end and would apply to virtually all workers in our society.

**Mr. Tobin:** You are concerned here about a precedent more than you are concerned about a response to a problem in the railway industry.

**Mr. Martin:** That is essentially correct. I just want to point out that we do not necessarily represent all of the workers in the railways. Some of them belong to other federations or are on their own, but we do represent quite a few of them in the railways.

I think it would generally be fair to say that it is essentially a difference in approach to the problem we have. Everybody is agreed, although it was interesting to listen to the Brotherhood of Locomotive Engineers, who said they had a problem maybe of 1% or 2%. I looked at the other briefs and I see that the railways were saying there was a problem in the area of something like 17%. There is a wide divergence there; 17% to 1% or 2% is a big difference.

All we are saying is that we are taking a global approach. We suggest that this committee should look at it in a global way. In reference to your question about whether, in making up your minds, you should listen to what has been said by those in the railways or by us, we are saying to make sure what you do is not going to have a reflection on the others.

**Mr. Tobin:** Mr. Martin, this committee and I think everybody I know of in Parliament is very sensitive to the question of drug testing. I do not know of a member who does not at least pause and think bloody seriously about it. I know plenty who are nervous about the concept. The committee is charged to deal, not in a global sense—although we have to think about the global questions as well—but with this bill, the Railway Safety Act. We have heard from the labour representatives in this industry that they fundamentally, with some caveats, concur with what the railways are saying.

I go further than that. Mr. Abbot, when he appeared, did not take great exception with the surveys. I note in your brief you said questionable surveys, and I agree that we can always question surveys based on the methodology that is used. But he did not seem to take any great exception to the kind of numbers that were being tossed around this table. Our job is to deal with the Railway

[Traduction]

**M. Martin:** Certainement. Nous adoptons une approche plus globale, parce que nous représentons les travailleurs, non seulement les cheminots, mais aussi les camionneurs, les travailleurs des compagnies aériennes, et ce de tous les modes de transport possible. En outre, on a quelque chose comme ça, bien sûr... Je travaille dans l'industrie minière. Il est certainement dangereux pour les mineurs si un collègue prend des drogues ou de l'alcool. J'ai travaillé dans les mines et j'ai dû faire face à ces problèmes de temps en temps. Parce que nous représentons les travailleurs de toutes ces industries canadiennes, nous devons adopter l'approche globale. Comme nous l'avons dit dans notre déclaration liminaire, nous nous inquiétons de ce que cela représente le début de la fin et s'applique à presque tous les travailleurs canadiens.

**M. Tobin:** Vous vous préoccupez de ce que cela ne constitue un précédent, plutôt qu'une façon de régler un problème dans l'industrie ferroviaire.

**M. Martin:** C'est à peu près cela. Je veux simplement signaler que nous ne représentons pas nécessairement tous les travailleurs des chemins de fer. Certains d'entre eux sont membres d'autres fédérations ou sont autonomes, mais nous représentons bon nombre de cheminots.

Je pense qu'il est juste de dire qu'il s'agit d'une différente façon de régler le problème. Tout le monde est d'accord, mais il était intéressant d'entendre la Fraternité des ingénieurs de locomotive dire que seulement 1 ou 2 p. 100 de leurs membres avaient un problème. J'ai vu d'autres mémoires et je constate que selon les compagnies de chemin de fer, environ 17 p. 100 de leurs employés ont un problème. C'est un grand écart donc, entre 17 p. 100 et 1 ou 2 p. 100.

Tout ce que nous disons, c'est que nous adoptons une approche globale. Nous proposons au Comité qu'il l'envisage d'une façon globale. Pour répondre à votre question de savoir comment décider, si vous devez écouter les représentants des chemins de fer ou nous, nous vous disons de ne pas porter atteinte à la réputation d'autres.

**M. Tobin:** Monsieur Martin, les membres de ce Comité et tous les députés, autant que je sache, sont très sensibles à la question des tests pour la drogue. À ma connaissance, il n'y a pas un député qui n'y réfléchit pas bien sérieusement. J'en connais beaucoup qui s'en inquiètent. Le Comité est chargé d'examiner ce projet de loi sur la sécurité ferroviaire et non pas de la situation générale, bien que nous devons considérer les questions globales aussi. Les représentants des travailleurs de cette industrie nous ont dit qu'ils sont d'accord avec les chemins de fer, sous certaines réserves.

Je vais plus loin que ça. Lors de sa comparaison, M. Abbot ne s'est pas opposé beaucoup aux sondages. Je constate que dans votre mémoire, vous parlez de sondages douteux, et je suis d'accord, on peut toujours contester les sondages selon les méthodes utilisées. Mais il me semble qu'il ne s'est pas opposé beaucoup aux chiffres dont on parlait ici. Notre tâche consiste à examiner la Loi sur la

## [Text]

Safety Act and to respond to what we have heard.. I was surprised that Mr. Abbot concurred with what the companies had said. We asked how the member unions felt. They predicted the unions would concur. Mr. Abbot did.

• 1055

A large part of the impetus or certainly a large part of the focus that comes on this committee arises out of the Hinton train crash. We lost 23 people there.

Are you telling the committee that if the bill is passed on the advice of the industry—frankly, on the advice of labour in the industry—with some provisions that meet with the agreement of both labour and industry, then it is going to be challenged by the CLC?

**Mr. Martin:** I do not know if we are going to be challenging what you do. We are here to try to convince you that our statement—

**Mr. Tobin:** No, but you made reference that it could be challenged, and you believe successfully, under—

**Mr. Martin:** Under the Charter of Rights and Freedoms, I suggest there is a good chance that it could be challenged if it went to what was referred to previously as a Draconian measure in terms of mandatory or random drug testing. It does not have to be a group that does that; an individual can challenge it.

**Mr. Tobin:** Let us be clear. I do not think anybody is talking seriously, at least not that I have heard, about random drug testing. Pre-employment testing is happening now. The unions involved have said that they have no objection; I specifically asked the question. That is happening now.

The Minister is talking about tests for probable cause; Mr. Abbot said there was no problem. The Minister is talking about after an accident; Mr. Abbot said there was no problem. The companies are talking about taking the information in the medicals—which is not random; it is an annual, I presume, or a prescribed-period-of-time medical—and making that available or using that information, if it shows there is a serious problem, to alert the railway. The companies say that the guy is not going to be fired and that there will be a discussion and he will be referred to a program. They want to identify the people to get them into the kind of programs you promote. Those are the four areas in which there basically has been agreement between industry and labour in this transportation sector. That is all we are dealing with; not random samples, not information traded or passed along to black-list people in other industries, not automatic firing as a result of a medical, but a referral.

There has obviously been some discussion between the unions and the companies, because they concurred as witnesses here.

## [Translation]

sécurité ferroviaire et de donner suite aux témoignages. J'ai été surpris de voir que M. Abbot se ralliait aux compagnies de chemin de fer. Nous avons demandé à connaître l'avis des syndicats membres. Ils ont prévu que les syndicats se rallieraient, et M. Abbot aussi.

Ce qui motive les travaux de ce Comité, en grande partie, c'est l'accident de Hinton, où 23 personnes ont perdu la vie.

Dites-vous au Comité que si le projet de loi est adopté suivant le conseil de l'industrie—ainsi que des travailleurs de cette industrie, à vrai dire—avec certaines dispositions pour lesquelles les syndicats et les employeurs s'entendent, il sera contesté par le CTC?

**M. Martin:** Je ne sais pas si nous constesterons ce que vous faites. Nous sommes ici pour vous persuader que notre déclaration. . .

**M. Tobin:** Non, mais vous avez dit qu'on pourrait le contester, et vous croyez avec succès, aux termes. . .

**M. Martin:** Aux termes de la Charte des droits et libertés, on pourrait bien la contester si la loi prévoyait ce qu'on a qualifié de mesures draconiennes, les tests obligatoires ou au hasard pour les drogues. Il n'est pas nécessaire qu'un groupe le conteste; une personne peut le faire.

**M. Tobin:** Entendons-nous clairement. Que je sache, personne ne parle sérieusement de tests au hasard pour les drogues. On effectue des tests pré-emploi maintenant. Les syndicats concernés ont dit qu'ils ne s'y opposent pas; j'ai posé cette question précise. Cela se fait maintenant.

Le ministre parle de tests pour cause probable; M. Abbot ne s'y est pas opposé. Le ministre parle de tests après un accident; M. Abbot ne s'y est pas opposé. Les compagnies parlent d'obtenir des renseignements des examens médicaux, ce qui n'est pas au hasard; il s'agit, je suppose, d'examen annuels ou périodiques; et elles parlent d'utiliser ces renseignements, s'ils révèlent un grave problème, pour mettre en garde le chemin de fer concerné. Elles prétendent que le type ne sera pas congédié; qu'on en parlera avec lui et qu'on le fera participer à un programme. Elles veulent trouver ceux qui ont un problème pour les faire participer aux programmes que vous prônez. Ce sont les quatre points sur lesquels les employeurs et les syndicats du secteur des transports se sont entendus plus ou moins. C'est tout ce dont il s'agit; il n'est pas question d'échantillons prélevés au hasard ni de renseignements échangés ou transmis pour empêcher les travailleurs de trouver un emploi dans d'autres secteurs, ni leur congédiement automatique par suite d'un examen médical; il s'agit d'un renvoi à un programme.

Évidemment, les syndicats et les compagnies se sont parlés, parce que leurs témoignages concordent.

[Texte]

Those are the four areas, not other Draconian things that might happen or that somebody somewhere might propose. Based on those four measures that flow out of labour-management concurrence and agreement that result in a referral to get somebody a solution to his problem, not Unemployment Insurance, where is the problem?

**Mr. Martin:** We are very explicit. The problem is that we are opposed to drug testing in any way whatsoever, period. I cannot be much more explicit than that, for the reasons outlined in our report. It is fair to say—

**Mr. Tobin:** I am the devil's advocate here, because I want to draw out your position. Show me, given the four criteria I have just outlined and given a consensus in a working arrangement between labour and business. . . It is a question of identifying people with problems and getting them help. Labour has concurred that this kind of arrangement is now working between management and labour. They are telling this committee that they are working together in those areas. Given that this is the purpose, and not to fire people, what, putting aside the question of principle for a second, is the problem if it is used in that way?

**The Chairman:** The problem is in his answer. You have focused on the issue very well, but they have a global principle, on which they are very clear. You are trying to reduce it into this sector.

**Mr. Tobin:** In listening to the global principle and in making up my mind to vote against any proposed amendments, I want to know, given the kind of consensus that obviously exists between management and labour in the railways, and understanding agreements on how this information will be used, where is the potential for abuse in that kind of an agreed use of drug testing? That is what it is. It is a term that none of us even likes to hear roll off the end of his tongue, but where, in pragmatic and tangible ways, is the problem?

• 1100

**Mr. Martin:** The problem is one of human rights. We are opposed on the basis of human rights. You referred to Judge Foisy. The Brotherhood of Locomotive Engineers just previously talked about working conditions. As I recall, in the Hinton train disaster, there was absolutely no pointing to drugs as a problem. It was the exhaustion of the workers that was a problem. Quite frankly, there should not be a committee hearing on drug testing. There should be a committee hearing on the issue of working conditions, scheduling of work, long hours of work that—

**Mr. Tobin:** Agreed.

**Mr. Martin:** We find that in most cases where accidents have occurred, if they were attributable to those who were

[Traduction]

Ce sont les quatre points; il n'y a pas d'autres mesures draconiennes qu'on pourrait envisager ou proposer éventuellement. Étant donné ces quatre mesures qui découlent d'une entente patronale-syndicale, selon lesquelles une personne profitera d'un programme pour résoudre son problème et ne sera pas congédiée, où est le problème?

**M. Martin:** Nous sommes très explicites. Le problème, c'est que nous nous opposons à tous les tests pour la drogue, quels qu'ils soient, point. Je ne peux être beaucoup plus explicite que cela, pour les raisons mentionnées dans notre rapport. Il est juste de dire. . .

**M. Tobin:** Je suis l'avocat du diable ici, parce que je veux que vous précisiez votre position. Montrez-moi, étant donné les quatre critères que je viens d'énumérer et l'entente patronale-syndicale. . . il s'agit d'identifier ceux qui ont un problème et de les aider. Les syndicats ont convenu que ce genre de programme patronal-syndical fonctionne maintenant. Ils nous disent qu'ils collaborent dans ce domaine. Étant donné que c'est le but, et non pas de congédier les travailleurs, où se trouve le problème, hormis la question de principe pour un second test?

**Le président:** Le problème se trouve dans sa réponse. Vous avez très bien cerné la question, mais ils ont un principe général auquel ils tiennent. Vous essayez de le limiter à ce secteur.

**M. Tobin:** Je connais le principe général, mais si je dois voter contre des amendements proposés, je veux savoir, étant donné le consensus patronal-syndical qui existe évidemment aux chemins de fer et les ententes sur les utilisations permises de ces renseignements, où est la possibilité d'abus de ce genre de test pour la drogue? C'est ça le problème. On n'a pas envie d'en parler, mais où en pratique est le problème?

**M. Martin:** Le problème concerne les droits de la personne. C'est la raison pour laquelle nous nous y opposerons. Vous avez mentionné le juge Foisy. La Fraternité des ingénieurs de locomotive vient de parler des conditions de travail. Je me rappelle que pour l'accident de Hinton, il n'y avait absolument aucune question de drogue dans cette affaire. C'est l'épuisement des travailleurs qui était en cause. Je vous dis en toute franchise que le Comité ne devrait pas traiter des tests pour la drogue. Il devrait plutôt se pencher sur les conditions et les heures de travail, les longues heures qui. . .

**M. Tobin:** D'accord.

**M. Martin:** Nous constatons que dans le cas de la plupart des accidents imputables aux travailleurs, ces

[Text]

working on the railway, it was because they were tired or because they were exhausted. We find that in our surveys in terms of airline pilots and airline crews.

**Mr. Tobin:** I do not disagree with you.

**Mr. Martin:** Why are we in fact even discussing the whole issue of drug testing on the railways when that does not appear to be the big problem? We are opposed to it because drug testing does not show the impairment. It might show that the individual was engaged in some illegal drug on the weekend, but it does not affect his condition or his work on Monday morning, so what business is it of the employer? It may be the business of the RCMP or the OPP, or whatever police force, but it is not the job of the employer to be the police person.

Secondly, as we have pointed out in our brief, the testing is inaccurate many, many times, even the second testing is inaccurate. It cannot identify between prescription drugs, non-prescription drugs, and illegal drugs. Consequently it can have a spinoff to people and impair them, in terms of being able to find jobs or keep their jobs for the rest of their lives. It is horrendous when you take a look at the spinoff effect that it can have.

That is the reason why we are opposed.

**The Chairman:** Do you have a closing comment, before I turn to Mr. Reid?

**Mr. Tobin:** I want to make it clear to Mr. Martin that this is not a drug-testing committee. I agree with everything you have said about work schedules and exhaustion being a primary problem. Nobody disagrees with that. The bill is much larger than drugs, but it is you who have made that particular issue your major point, not me. Thank you, sir.

**The Chairman:** On that point about the scheduling of work, as the committee knows, in view of the previous witnesses, and as you most likely know, Mr. Martin, there are ongoing discussions between the unions and the management to clarify some of those points and to implement some of the Foisy recommendations.

I believe a statistical survey is coming out in either April or May, which is supposed to help define that. Work is going on, not with this committee but within the department and within the union and the railways.

**Mr. Reid:** Mr. Chairman, I do not want to belabour the point of public interest versus individual interest, but he states very clearly from the outset that he is against employment-related alcohol and drug testing for any reason whatsoever.

This really makes the balance of your submission irrelevant because you talk in terms of validity of testing and methods of testing. You have emphasized very clearly that you are opposed to testing.

Let me put it to you this way, Mr. Martin. The courts of the Province of Ontario have already determined that with respect to the police RIDE program, public interest

[Translation]

derniers fatigués ou épuisés. La même chose se produit dans nos sondages des pilotes et des équipages d'avion.

**M. Tobin:** Je ne suis pas en désaccord avec vous.

**M. Martin:** En fait, pourquoi discutons-nous de toute la question des tests de drogue pour les chemins de fer quand ce n'est pas le principal problème de toute évidence? Nous nous y opposons parce que les tests de drogue ne révèlent pas les facultés affaiblies. Ils pourraient révéler que quelqu'un a pris des drogues illégales pendant la fin de semaine, mais cela n'affecte pas son état physique et son travail le lundi matin, alors cela ne regarde pas l'employeur. Cela peut intéresser la GRC ou la Sûreté provinciale ou le corps policier approprié, mais non pas l'employeur, qui n'est pas agent de police.

Deuxièmement, comme nous l'avons signalé dans notre mémoire, les tests sont très souvent inexacts, même le deuxième test. Ils ne peuvent distinguer les médicaments d'ordonnance et ceux qui sont vendus sans ordonnance et les drogues illégales. Par conséquent, ils peuvent avoir un effet néfaste: priver les gens de leur emploi et les empêcher de travailler pour le reste de leur vie. Leur effet potentiel est effrayant.

Voilà la raison pour laquelle nous nous y opposons.

**Le président:** Avez-vous un dernier commentaire, avant que je donne la parole à M. Reid?

**M. Tobin:** Je veux préciser à M. Martin que le présent Comité n'est pas un comité sur les tests pour la drogue. J'accepte tout ce que vous avez dit quant aux heures de travail et l'épuisement qui constituent le principal problème. Personne n'est en désaccord avec cela. Le projet de loi touche beaucoup plus que les drogues, mais c'est vous qui avez insisté sur ce point particulier, pas moi. Merci, monsieur.

**Le président:** Pour ce qui est des heures de travail, comme le Comité l'a appris des témoins précédents et comme vous le savez très probablement, ce matin, les syndicats et les employeurs poursuivent leurs discussions pour éclaircir certains points et mettre en oeuvre certaines recommandations du juge Foisy.

Je crois qu'un résumé statistique sera publié en avril ou en mai, en vue de préciser ces choses-là. Le travail se poursuit, pas au sein du comité mais au ministère et entre le syndicat et les compagnies de chemin de fer.

**M. Reid:** Monsieur le président, je ne veux pas insister sur la question de l'intérêt public par rapport à l'intérêt personnel, mais le témoin dit très clairement dès le début qu'il s'oppose aux tests d'alcool et de drogues reliés à l'emploi dans toutes les circonstances.

En effet, cela rend non pertinent le reste de votre mémoire où vous parlez de la validité des tests et des méthodes utilisés. Vous avez souligné le fait que vous vous opposez aux tests.

Permettez-moi de l'exprimer en ces termes, monsieur Martin. Les tribunaux de la province de l'Ontario ont déjà décidé qu'en ce qui concerne le programme policier

[Texte]

prevails over that of individual interest and they have upheld the RIDE program. If that is the case, does your global organization not see the difference between railway workers and factory workers? Railway workers are in positions of public demand, where public conveniences have to be given more credence.

• 1105

**Mr. Martin:** We might perhaps see it if we saw there was a problem to begin with in terms of drugs and alcohol—a serious problem that should be addressed.

You referred to the RIDE program. We are saying employers are not and should not be police. The police are operating under the Criminal Code. They are operating on the highways. Their job is to enforce the Criminal Code. It is not the job of employers to enforce the Criminal Code. We take exception to that.

Once again we go back to the testing. So what if you do the testing? It still has not proven anything, except maybe you had taken drugs at some point in time. We cannot even be sure what kind of drugs they were, whether they were prescription, over-the-counter or illegal drugs. It does not proven anything, even if you find a positive result. We dispute that there is a bad drug problem—in particular with drugs. Once again, it is through employee assistance programs and rehabilitation programs themselves, not infringing on the human and civil rights of the individuals.

**Mr. Reid:** Mr. Martin, educational, remedial and absentee programs are all available to you now and are working in the labour unions, in varying degrees, I admit. They are there and available to you if you want to have them part of your long-term negotiated agreement with management.

**Mr. Martin:** Could I just intervene for one second. You said in varying degrees. You are quite right. Some of the degrees are very low, or plus one. Others are very good. But they are exceedingly different.

**Mr. Reid:** I am concerned in this bill with safety in the transportation services, particularly railway. I would like you to address the safety of the railway and the drug problem we are concerned with. You have admitted it is a social problem already in existence. I do not think that social problem ends when the employee goes to work.

We have to address the problem in some way, and we cannot take a dogmatic stand and say it is not our responsibility; it is the police's responsibility to enforce public interest. We think management and employees can resolve many of these problems within their own organization and working environment, without the necessity of having police come in and do the testing you suggest. Maybe they might have to.

[Traduction]

RIDE contre l'ivresse au volant, l'intérêt public l'emporte sur l'intérêt particulier et ils ont jugé en faveur du programme RIDE. Puisqu'il en est ainsi, votre centrale syndicale ne voit-elle pas la différence entre les cheminots et les travailleurs d'usine? Les cheminots occupent des postes au service du public et les transports en commun doivent être sûrs et dignes de confiance.

**M. Martin:** Nous l'envisagerions peut-être comme ça si nous croyions qu'il existe un grave problème de drogues et d'alcool qu'il faut régler.

Vous avez mentionné le programme RIDE. Nous disons que les employeurs ne sont pas des policiers et ne devraient pas l'être. Les agents de police fonctionnent en vertu du Code criminel. Ils travaillent sur les routes et leur tâche est d'appliquer le Code criminel. Il n'incombe pas aux employeurs d'appliquer le Code criminel. Nous nous y opposons.

Nous revenons encore au sujet des tests. Qu'arrive-t-il si on effectue des tests? Ils ne prouvent rien, sauf peut-être qu'une certaine personne a pris des drogues à un moment donné. On ne peut même pas déterminer de quoi il s'agit, de médicaments sur ordonnance, sans ordonnance ou de drogues illégales. Cela ne prouve rien, même si le résultat du test est positif. Nous contestons l'affirmation qu'il existe un grave problème de drogue. Je répète que la solution se trouve dans les programmes d'aide aux employés et de réadaptation, et non pas dans la violation des droits civils des travailleurs.

**M. Reid:** Monsieur Martin, les programmes de sensibilisation, de réadaptation et de congé sont tous à votre disposition maintenant et fonctionnent dans les syndicats, à différents degrés, je l'admets. Ils existent et sont à votre disposition si vous voulez les faire inscrire dans la convention à long terme négociée avec la direction.

**M. Martin:** Puis-je intervenir pour une seconde? Vous avez dit «à différents degrés». Vous avez bien raison. Dans certains cas, c'est très peu, le strict minimum. D'autres sont très bons. Mais les programmes diffèrent beaucoup entre eux.

**M. Reid:** Dans ce projet de loi, je veux assurer la sécurité des services de transport, notamment par chemin de fer. Je veux que vous parliez de la sécurité ferroviaire et du problème de drogue qui nous intéresse. Vous avez déjà admis l'existence de ce programme social. A mon avis, ce problème ne finit pas quand l'employé se rend au travail.

Nous devons régler le problème d'une façon ou d'une autre et nous ne pouvons pas adapter la position dogmatique car ce n'est pas notre responsabilité; il incombe à la police d'assurer le bien public. À notre avis, la direction et les employés peuvent résoudre beaucoup de ces problèmes chez eux, en milieu de travail, sans faire intervenir la police pour effectuer les tests, comme vous le laissez entendre. Peut-être que ce serait nécessaire.

[Text]

**Mr. Martin:** No, no. I am not suggesting police go in and do testing.

**Mr. Reid:** We were talking about the RIDE program and you said you are not the police.

**Mr. Martin:** That is on the highway.

**Mr. Reid:** That is right. We are talking about individual versus public interest in transportation services where railways are carrying the public—namely me. I have an interest to be carried safely. I think management has an interest to carry me safely. The employees on railways have that same interest, because they have admitted an interest. They do not go as far as you in saying they are opposed to testing altogether. They say they have a responsibility to a cure program and we are going to do it jointly, preferably by way of a package deal. If it cannot be done by way of a package deal, it has to be done some way, and the only other way is legislation. I ask you to address this legislation and say where it is wrong, and not simply say testing is out and you will not have any part of it.

**Mr. Martin:** First of all, I guess it raises a question. Do you use a sledgehammer on a fly? The reason I am using that comparison is once again we dispute the figures put forward by management, in many cases, that it is that serious a problem at all.

When you compare an allegation that 17% have a problem on the railways to what some are saying is 1% or 2%, should you then be bringing in a piece of legislation that says everyone has to be tested, as Mr. Tobin pointed out, under those circumstances? Our position is no, you do not use a hammer on a fly when it can be addressed in many other ways. Once again, drug testing—and that is what we are talking about in terms of mandatory—in some form or other, whether medical, monitoring or mandatory, is not going to work. Whether you disagree with us in terms that it is not an abuse of human rights, an infringement of civil liberties—we will put that aside—the point is it still has not proven anything in terms of impairment.

• 1110

The question you are raising—and I think it is a legitimate question—is whether those people who are operating the trains impaired. The answer is that drug testing will not tell you whether they are impaired or not.

You would have to be testing them every minute of each day in order to ascertain whether they are impaired or not. If somebody has been smoking marijuana or had gone on a bender, quite frankly, on a Friday night, from everything we can find out, if they go to work on Monday, there is no reason to think they are impaired, although a drug testing program will demonstrate they had been drinking on Friday night or had been in a room with marijuana.

That is the problem I think the committee, the management and all of us are going to run up against.

[Translation]

**M. Martin:** Non, non. Je ne propose pas que la police aille effectuer des tests.

**M. Reid:** Nous parlions du programme RIDE et vous avez dit que vous n'êtes pas agent de police.

**M. Martin:** Il concerne les routes.

**M. Reid:** C'est ça. Nous parlons de l'intérêt particulier par rapport à l'intérêt public dans les services de transport; les chemins de fer transportent le public dont je fais partie. Je veux qu'on me transporte en toute sécurité. Je pense que la direction a intérêt à me transporter en toute sécurité. Les employés des chemins de fer ont le même intérêt, parce qu'ils l'ont admis. Ils ne s'opposent pas complètement aux tests, comme vous. Selon eux, ils ont une responsabilité pour remédier au problème et nous allons le faire conjointement, au moyen d'un programme global de préférence. Si on ne peut le faire au moyen d'un programme global, il faut le faire d'une autre manière, et la seule autre possibilité est une loi. Je vous demande de signaler les lacunes de ce projet de loi et non pas d'exclure d'emblée les tests, dont vous ne voulez pas.

**M. Martin:** Tout d'abord, cela soulève une question, je suppose. Utilise-t-on une massue pour tuer une mouche? La raison pour laquelle j'utilise cette comparaison est que nous contestons les chiffres présentés par la direction dans bien des cas et selon lesquels c'est un grave problème.

Certains prétendent que 17 p. 100 des cheminots ont un problème tandis que d'autres disent que c'est 1 ou 2 p. 100. Puisqu'il en est ainsi, devriez-vous adopter une loi selon laquelle tout le monde devra subir un test, comme M. Tobin l'a signalé? Selon nous, on n'utilise pas une massue pour tuer une mouche s'il y a d'autres façons de régler le problème. Nous le répétons, les tests de dépistage, qu'il s'agisse de tests médicaux, de contrôle ou obligatoire, ne fonctionneront pas. Que vous acceptiez ou non notre point de vue, à savoir qu'il s'agit d'une violation des droits et libertés civiles—mettons de cela de côté—il demeure que les tests ne prouvent rien quant à l'incapacité de l'employé.

La question que vous soulevez—et je pense qu'elle est légitime—est de savoir si les cheminots ont des facultés affaiblies. La réponse est que les tests de dépistage ne le révèlent pas.

Il faudrait effectuer des tests chaque minute de la journée pour déterminer s'ils ont ou non des facultés affaiblies. Si quelqu'un a fumé de la marijuana ou s'est soulé, pour parler franc, le vendredi soir, d'après tout ce que nous avons appris, il n'aura pas des facultés affaiblies au travail lundi, même si un test révèle qu'il a bu vendredi soir ou qu'il y avait de la marijuana dans la salle.

C'est le problème auquel nous allons nous heurter, le Comité, la direction et nous tous. Le test de dépistage ne

## [Texte]

Drug testing does not prove anything. It is going to have to be addressed in other ways, and the other ways we are suggesting.

**Mr. Benjamin:** Mr. Martin, this has been an agonizing exercise for all of us, and certainly with the witnesses we had before, the Railway Brotherhoods and the CLRA, I think the members of this committee all feel we want a piece of legislation. . . I feel this bill concentrates too much on punitive action, penalties and fines, as though that was going to deter, stop, and put an end for all time, and on testing people who have personal problems, whether it is drugs, alcohol, psychological or whatever.

It just seems to me what we are all after is that these be treated not as something to be penalized. For example, Rule G leaves a railway no option: you are fired. The guy maybe could be rehabilitated and returned to useful work. We are trying to arrive at some kind of legislation that has compassion to help people who have a problem. I hope the government will accept an amendment to the bill that would require a negotiated EAP program, because both railroads have been dragging their feet on this for years.

I tend to agree with you that testing in itself is pointless. Yet, of the four different areas of testing, the Minister has refused to go along with two of them. He will go along with the pre-employment testing because this person is at that point not an employee. It is a condition of employment, in their application for employment, that they be tested. Once it is done, and they are employed, then we have a whole new ball game.

He goes along with the testing after an accident, which I guess would be the testing for cause. He just does not go along with the other ones, the random and the mandatory. I suppose this is some kind of an attempt at a compromise.

Can you think of any ways we can strengthen this legislation in the area of it being curative, and treating these people with compassion, and helping them? Even if we were to just leave out testing completely, I do not think the bill goes anywhere near accomplishing what we all want. It is more concerned with hauling somebody into court, fining them or whatever, whether it is the manager or the junior employee. What does the CLC think we could have in a piece of legislation concerning railway safety? What should be taken out of this bill and what should be put into it? I do not expect you to do it clause by clause, but in a general way.

• 1115

**Mr. Martin:** I will ask Linda Wilcott to answer.

**Ms Linda Wilcott (Research and Program Developer, Educational Services, Canadian Labour Congress):** I think one of the most important ways would be what has been talked about here this morning by the Brotherhood of Locomotive Engineers; that is, a joint employee assistance

## [Traduction]

prouve rien. Il faudra régler le problème d'une autre manière que celle que nous proposons.

**M. Benjamin:** Monsieur Martin, voilà qui est une dure épreuve pour nous tous; après avoir entendu les témoins des Fraternités de cheminots et de l'Association des syndicats des cheminots du Canada, je pense que tous les membres du Comité veulent que le projet de loi soit. . . À mon avis, ce projet de loi met trop l'accent sur les peines et les amendes, comme si cela suffisait pour mettre fin au problème une fois pour toutes, et sur les tests des gens qui ont des problèmes personnels, qu'ils s'agisse de drogue, d'alcool, de difficultés psychologiques ou autres.

Il me semble que nous voulons tous que ces gens-là soient traités et non pas pénalisés. Par exemple, la règle G ne laisse aucune marge de manoeuvre à la compagnie de chemins de fer. Elle doit congédier l'employé. Il se peut qu'il puisse être réhabilité et renvoyé au travail. Nous essayons de mettre au point un projet de loi qui manifeste de la compassion et qui aide les gens en difficulté. J'espère que le gouvernement acceptera un amendement au projet de loi prévoyant un programme négocié de traitement de la toxicomanie, parce que les deux compagnies de chemins de fer marquent le pas depuis des années.

Je suis plutôt d'accord avec vous quant à l'inutilité des tests. Mais le ministre a rejeté deux des quatre tests proposés. Il accepte le test préemploi parce qu'à ce moment-là, il ne s'agit pas d'un employé. C'est une condition d'emploi que le candidat subisse un test. Dès que la personne est employée, c'est une tout autre histoire.

Il accepte les tests après un accident, c'est-à-dire les test visant à déterminer la cause. Il n'accepte pas les deux autres, les tests effectués au hasard et les tests obligatoires. Je suppose qu'il s'agit d'une tentative de compromis.

Pouvez-vous penser à des améliorations possibles de ce projet de loi en ce qui concerne la thérapie, le traitement et l'aide de personnes en difficulté? Même si on éliminait les tests complètement, le projet de loi n'aurait pas du tout l'effet que nous voulons tous, à mon avis. Le projet de loi se concentre plutôt sur les procès et les amendes, par exemple, qu'il s'agisse d'un gestionnaire ou d'un employé subalterne. Qu'est-ce que le CTC voudrait voir dans une Loi sur la sécurité ferroviaire? Que devrait-on en retirer et que devrait-on y mettre? Ne parlez pas d'article en particulier, mais en général.

**M. Martin:** Je demande à Linda Wilcott de répondre.

**Mme Linda Wilcott (responsable de la recherche et des programmes, Services éducatifs, Congrès du travail du Canada):** À mon avis, une mesure des plus importantes serait celle dont la Fraternité des ingénieurs de locomotive a parlé ce matin, à savoir un programme

[Text]

program that would be negotiated between the union and the employer. I hope the legislation would not determine what kind of program. I think the details of it would have to be negotiated, because it is not truly negotiated if there is legislation specifying what the program should be.

The other focus, I think, to make it curative rather than punitive would be more focus on the health and safety improvements. Perhaps one of the things—and this is just a suggestion—would be focusing on the joint health and safety committees, working together to improve workplace conditions.

One of the things I would like to share, too, is that the CLC has been very active for about the past 10 years in a program that is called the Union Counselling Program. We recognized a long time ago that the worker goes beyond just the workplace and that there are many aspects besides. There are conditions and organization of work that lead to alcohol and drug abuse as well as other factors in the environment, in the home or whatever.

We have been involved in the Union Counselling Program. It is a joint effort between the Canadian Labour Congress and the United Way of Canada. We have in place 18 labour staff representatives or union people who are trained to teach the Union Counselling Program course to union members across the country. We train about 700 union members annually. We are looking at five more labour staff positions coming on board. That means there will be a great increase.

In appendix III we have a guideline of the joint employee assistance program that the CLC is recommending to its members, and we recommend that the Union Counselling Program be the training base for our members who get involved in any negotiated joint employee assistance program with an employer.

We have taken a very strong position in opposition to the mandatory drug testing. We have a whole program in place that is working very well, and members are becoming more and more involved in this approach to helping members and their families to connect with services in the community. Often when people have problems, they do not know where to go.

You have peer referrals and you have workers working together who know each other well. They are trained in what is available in the community and they are part of a whole program nationally to work with the members, to help them out. When a worker has an alcohol or drug problem, perhaps, if it is also found that a condition of work is leading to that problem, then the health and safety committee gets involved with the union counsellor to try to rectify those conditions that are leading up to the problem. It is a very co-operative and team effort.

**Mr. Martin:** A lot of railway workers have gone through that program already, too.

**Ms Wilcott:** Yes, there are railway workers who have gone through. So the Union Counselling Program is a

[Translation]

conjoint d'aide aux employés qui ferait l'objet de négociations patronales syndicales. J'espère que la loi ne précisera pas le genre de programme. Je pense que les détails devraient faire l'objet de négociations, parce qu'il ne s'agit vraiment pas de négociation si la loi prévoit le genre de programme.

L'autre aspect, pour mettre l'accent sur la guérison plutôt que sur la punition, serait d'améliorer l'hygiène et la sécurité au travail. On pourrait peut-être—et ce n'est qu'une suggestion—mettre l'accent sur des comités mixtes de la santé et de la sécurité, où l'on collaborerait pour améliorer les conditions de travail.

Je voudrais également mentionner que depuis une dizaine d'années le CTC est très actif avec un programme syndical de counselling. Nous reconnaissons depuis longtemps que la vie du travailleur dépasse son milieu de travail et a beaucoup d'autres aspects. Certaines conditions de travail, la façon dont il est organisé, contribuent à l'alcoolisme et à la toxicomanie, ainsi que d'autres facteurs liés au milieu ou à la maison, par exemple.

Nous travaillons au programme syndical de counselling. Il s'agit d'initiatives conjointes du Congrès du travail du Canada et de Centraide Canada. Nous disposons de dix-huit permanents ou syndicalistes formés pour enseigner le programme syndical de counselling aux membres à travers le pays. Nous formons environ 700 membres du syndicat par an. Nous prévoyons ajouter cinq autres postes de permanents. Cela représente une grande augmentation.

A l'annexe III, le CTC présente une proposition de programme conjoint d'aide aux employés, et nous recommandons que le programme syndical de counselling serve de base à la formation de nos membres qui participent à tout programme conjoint négocié d'aide aux employés.

Nous nous opposons très fermement au test obligatoire de dépistage. Nous avons tout un programme établi qui fonctionne très bien, et de plus en plus, nos membres en profitent pour aider des travailleurs et leur famille à se prévaloir des services offerts localement. Souvent les personnes en difficulté ne savent pas où s'adresser.

Les conseillers peuvent orienter leurs collègues et les camarades de travail se connaissent bien. Les conseillers sont formés et savent ce qui est offert localement; ils participent à tout un programme national destiné à aider les membres du syndicat. Si un travailleur a des problèmes d'alcool ou de drogue dûs en partie à des conditions de travail, le comité de santé et de sécurité collabore avec le conseiller syndical pour rectifier la situation qui crée le problème. L'esprit de collaboration et d'équipe règne.

**M. Martin:** Beaucoup de cheminots ont déjà passé par ce programme d'ailleurs.

**Mme Wilcott:** Oui, des cheminots y ont passé. Le programme syndical de counselling est donc un

*[Texte]*

very specific union program. The employer is not part of the negotiating of it. Many employers support it because they know it is going to be in their best interests in terms of a healthy workplace, or else the employer does get involved through a joint employee assistance program.

I hope that answers the question.

• 1120

**Mr. Benjamin:** I do not know if you can put all of that in a rail safety bill. Some of this, I think, would be in the Labour Standards Act, the Health and Welfare Act, and a few other places like that.

I will put the same question to you, Mr. Martin, as I did to the BLE, because of a fear I always have about interfering with the collective bargaining process. Would you have any problem with our trying to get the government to accept an amendment, short and simple, that would put a requirement on both the employers' and the employees' representatives to negotiate EAP programs? Just to negotiate. What the details are is up to them.

**Mr. Martin:** No, no problem at all, provided it is the way you have put it, Mr. Benjamin, and is in fact jointly negotiated by them and there is an employee assistance program in place; no problem at all. I think it would be a progressive step.

**Mr. Benjamin:** What else would we have to have in the bill, then? Let us say one railroad did not negotiate an EAP. There is a requirement that they do. Should we have another clause that would then authorize the Minister and Governor in Council to make them do it?

**Mr. Martin:** Generally speaking, my experience with legislation is that there has to be some type of a penalty if you do not adhere to that taking place. Certainly one party or the other would have to demonstrate they had made every honest effort to achieve a joint employee assistance program. The party that is negligent in not negotiating, I would assume, would have to be penalized in some way or other. I do not have any suggestion what those penalties should be, but they should be penalized in some way or other.

I would be very reluctant to ask the government to impose a government-prescribed employee assistance program. I would rather see a pecuniary type of penalty against one of the offending parties that has not sat down and negotiated. I would suggest to you probably we could have that type of conciliation service done through Labour Canada. We could rely on them at least to try to start that process off.

**Mr. Benjamin:** I put it to you, Mr. Martin, that the reality is the government is not about to delete all forms of testing from the bill. That is the bloody reality. How

*[Traduction]*

programme très précis du syndicat. L'employeur ne participe pas à l'élaboration de ce programme. Beaucoup d'employeurs l'appuient parce qu'ils savent que c'est dans leur intérêt d'avoir un lieu de travail sain; autrement, l'employeur participe grâce à un programme conjoint d'aide aux employés.

J'espère que cela répond à la question.

**M. Benjamin:** Je ne sais pas si un projet de loi sur la sécurité ferroviaire peut contenir tout cela. Certains de ces aspects figureraient dans le Code canadien du travail (normes), dans la Loi sur le ministère de la Santé nationale et du Bien-être social et dans d'autres lois, je crois.

Monsieur Martin, je vous poserais la même question que j'ai posée à la Fraternité des ingénieurs de locomotives, car je crains toujours une ingérence dans le processus de négociations collectives. Verriez-vous un inconvénient à ce que nous essayions de faire accepter au gouvernement un amendement qui serait très court et très simple, et qui obligerait la partie patronale et la partie ouvrière à négocier des programmes d'aide aux employés? Je parle simplement de négociations; il leur reviendrait d'en établir les modalités.

**M. Martin:** Non, monsieur Benjamin, nous n'y verrions aucun inconvénient à condition que ces programmes d'aide aux employés soient négociés, comme vous l'avez dit, par les deux parties; ce serait un véritable pas en avant.

**M. Benjamin:** Quelles autres dispositions devraient figurer dans le projet de loi? Si une compagnie de chemins de fer refusait de négocier un programme d'aide aux employés, alors que la loi l'y oblige, le ministre et le gouverneur en conseil devraient-ils pouvoir les obliger à en négocier un?

**M. Martin:** En général, je crois que toute loi devrait prévoir une clause de dommages-intérêts, si ces dispositions n'étaient pas respectées. L'une ou l'autre partie, devrait prouver qu'elle avait déployé tous les efforts possibles pour qu'un programme d'aide aux employés soit établi. Celui qui refuserait de négocier devrait être pénalisé d'une façon ou d'une autre. Je ne peux pas vous dire quel type de pénalisation la loi devrait prévoir, mais il devrait y en avoir une.

Je ne voudrais pas que le gouvernement impose un programme d'aide aux employés. Je préférerais qu'on impose une amende en espèces à la partie qui aurait refusé de négocier. Je suppose que cette conciliation pourrait passer par le ministère du Travail. Ce ministère pourrait au moins entamer le processus.

**M. Benjamin:** Monsieur Martin, je peux vous dire tout de suite que le gouvernement n'est pas sur le point de supprimer tous les types de tests du projet de loi. Il ne

[Text]

the heck could we put in the bill amendments and changes to cover all the problems you see with testing as safeguards for the rights of individuals and the doctor-patient relationship? I for one have a real problem with this. I know it would just be hopeless even to contemplate getting an amendment accepted that would delete testing of all kinds. What do we do? Can you help us out?

**Mr. Martin:** I probably can help you out. I am trying to convince certainly the majority of this committee, whatever they recommend to the Transport committee and to the House eventually, that testing is not going to solve their problems. I suppose I can keep talking and talking about it and it is still not going to convince the Minister or the government, but I simply put the warning out there that this is an infringement on civil liberties and human rights. At some point they will reap what they have sown, in challenges under the Charter and the Human Rights commissions, perhaps grievances eventually and arbitrations. My experience with dealing with our members is they will not be stamped on forever by having their rights abrogated either by government or by employers. They will not put up with it forever.

I have a very difficult problem with pre-employment testing. Why is it that one sector of workers should have pre-employment testing? We know auto companies were doing that, and perhaps are still doing it, never mind just railways or airlines. Why should Members of Parliament not be pre-tested before they can run for office, to make sure nobody has a problem there?

• 1125

**The Chairman:** Let us have a selection process.

**Mr. Martin:** We would have to do a lot of testing, I would suggest.

**The Chairman:** They are tested in the public domain, Mr. Martin, and if they have a real problem they might not get here. Sometimes they get here and get a problem, and then they get turfed out, and that is the public domain.

**Mr. Martin:** That is the public domain, and I am also an elected official. I do not think that a Member of Parliament's job is unimportant. You should be in total control of all your faculties at all times. We know that is not necessarily so all the time. There should be testing there. My point is: Where do you stop?

**The Chairman:** I am interrupting Mr. Benjamin, but it is an interesting question where you stop. With the public interest and in terms of your Member of Parliament and your analogy, yes, the Member of Parliament may not be in control of his faculties, but he is not in control of a

[Translation]

faut pas se leurrer. Comment pourrait-on incorporer dans le projet de loi tous les amendements et les modifications nécessaires pour couvrir tous les problèmes que pose l'obligation de subir les tests et ainsi protéger les droits de tout un chacun et le secret professionnel? Je ne vois pas comment on pourrait y arriver. Il ne vaut même pas la peine d'envisager d'amendement qui supprimerait tous les types de tests; le gouvernement ne l'accepterait pas. Alors, que faire? Avez-vous des suggestions à nous proposer?

**M. Martin:** Peut-être. J'essaie de convaincre la majorité des députés membres du Comité, quelles que soient les recommandations qu'ils présenteront au Comité des transports ou à la Chambre, que les tests ne vont pas résoudre leurs problèmes. Je suppose que je pourrais en parler pendant des heures sans arriver à convaincre le ministre et le gouvernement, mais je vous mets en garde, cette obligation empiète sur les libertés civiles et les droits de la personne. À un moment donné, le gouvernement devra récolter ce qu'il aura semé, car les intéressés se porteront devant les tribunaux et la Commission des droits de la personne, en invoquant la Charte des droits et libertés, et recourront à la procédure de grief, qu'il faudra régler. Je connais les membres de notre association et je peux vous dire qu'ils ne se feront pas marcher sur les pieds pendant longtemps si le gouvernement ou le patronat enfreignent leurs droits.

Les tests que sera obligé de subir tout futur employé me gênent. Pourquoi seule une catégorie d'employés devraient-ils subir ces tests avant d'être embauchés? Nous savons que les compagnies automobiles l'ont fait, et le font peut-être toujours, mais pourquoi s'arrêter aux compagnies de chemins de fer ou aux compagnies aériennes? Pourquoi les députés ne devraient-ils pas être testés également avant de se porter candidats afin de s'assurer que tout va bien?

**Le président:** Que l'on impose un système de sélection.

**M. Martin:** Il faudrait effectuer beaucoup de tests, à mon avis.

**Le président:** Les députés sont testés par le public, monsieur Martin, et s'ils ont un problème grave, ils ne sont tout simplement pas élus. Parfois ils le sont, éprouvent ensuite des problèmes et alors ils ne sont plus réélus par le public.

**M. Martin:** Oui, c'est le domaine public. Moi aussi j'ai été élu, et j'estime que le travail d'un député est important. Il devrait posséder toutes ses facultés en tout temps. Nous savons fort bien que ce n'est pas nécessairement le cas tout le temps. Les députés devraient subir des tests. De toute façon, la question qui se pose est celle-ci: où s'arrêter?

**Le président:** Je me permets d'interrompre M. Benjamin, mais je dois dire que votre dernière question est intéressante. L'analogie que vous avez établie avec les députés est intéressante, car effectivement, un député peut ne pas posséder toutes ses facultés à un moment donné,

*[Texte]*

vehicle or a locomotive or a plane that is going to extend his lack of control against the innocent third party of the public. . . just in terms of a little dialogue here, a debate.

The breathalyser does not get at the problem of booze and drinking, but it certainly makes sure the highways are a little safer. Some people say this is an infringement of rights. But there is a larger duty. You are certainly very clear in what you want.

Mr. Benjamin, I did not want to. . . it was too good to pass up.

**Mr. Benjamin:** It is okay, we are all thrashing around on this.

**The Chairman:** I have Mr. Belsher to help thrash, if you want me to leave the thrashing. Mr. Belsher.

**Mr. Belsher:** Thank you, Mr. Chairman. I listened to the exchange this morning, and you speak of global. Is it the CLC's intention that in dealing with public safety—what this bill is all about and only one part of it deals with drug testing—that individual rights are more important than the public safety? Is that the conclusion I am to draw from your submission?

**Mr. Martin:** No, I do not think you should draw that conclusion, because we are saying, first of all, that there is a problem—no question about it—and we think it is an infringement on human rights. The other problem is basically a scientific problem in terms of the testing, if it does not prove anything. Even if you can identify the drugs that were there, it still will not tell you, at that point in time, whether this individual is impaired or not.

That is the problem facing the committee. As I said before, Mr. Chairman, if you want to disagree with us on the invasion of human rights and the public safety versus the individual rights, fine, but you have not solved the problem by testing, because the testing does not prove that person is impaired at the time.

It might as well be thrown out. Our point is that it is a bit of a red herring, unless you are going to have him hooked up to an I-V and run it through a computer every minute of the day to see if he is impaired or not.

**Mr. Belsher:** The only thing, Mr. Martin, is that you did say you felt the individual's rights were being infringed upon under the Charter because of the tests. That is why I am asking you if it the contention of the Canadian Labour Congress that the public safety is not as important as the individual rights.

**Mr. Martin:** No, that is not our contention. We do think there is a big problem on interference with the individual rights. We think it is a big problem for all the reasons I have gone over. If it could be conclusively proven that testing would stop the impairment on the job—it will not do it—then we would quite frankly have to come here, perhaps, and change your opinion in terms of collective rights versus individual rights. I think that is the problem the committees face. We are saying you are going to infringe on human rights, but you are not going

*[Traduction]*

mais il n'est pas responsable d'un véhicule, d'une locomotive ou d'un avion, qui risque de blesser un tiers. . .

L'alcootest ne résout pas l'ivrognerie, mais permet au moins de rendre les routes un peu plus sûres. Certains disent que cet alcootest est une ingérence dans les droits individuels. Mais il faut voir un peu plus loin. Au moins, nous savons ce que vous voulez.

Monsieur Benjamin, je ne voulais pas. . . Je n'ai pas pu m'en empêcher.

**M. Benjamin:** Ne vous en faites pas, nous en sommes tous au même point.

**Le président:** M. Belsher voudrait s'y mettre aussi. Monsieur Belsher.

**M. Belsher:** Je vous remercie, monsieur le président. Je vous ai écouté ce matin, et vous avez parlé de sécurité globale. Ce projet de loi porte sur la sécurité du public; seule une partie a trait aux tests de dépistage de drogue, et dans ce cas, le Congrès du travail du Canada soutient-il que les droits individuels sont plus importants que la sécurité publique? Est-ce la conclusion que je dois tirer de ce que vous avez dit?

**M. Martin:** Non, je ne crois pas que vous deviez tirer cette conclusion, car un problème se pose, c'est certain, mais nous continuons de penser que ces tests enfreignent les droits individuels. De plus, ces tests posent un problème d'ordre scientifique, s'ils ne prouvent rien. Même si ces tests vous permettent de dire quelles drogues ont été consommées, ils ne vous diront pas à ce moment-là si la personne en question peut faire son travail ou non.

Voilà le véritable problème qui se pose. Comme je l'ai dit auparavant, monsieur le président, si vous voulez opposer la sécurité du public aux droits individuels, très bien, mais vous n'avez toujours pas résolu le problème en imposant ces tests, car ils ne prouvent pas que la personne en question a des facultés affaiblies.

Autant ne pas en discuter. C'est un peu inutile, car il faudrait lui faire une intraveineuse et vérifier chaque minute sur l'ordinateur si ces facultés sont affaiblies ou non.

**M. Belsher:** Monsieur Martin, vous avez bien dit que, selon vous, ces tests enfreignaient les droits de la personne. C'est la raison pour laquelle je vous demande si le Congrès du travail du Canada estime que la sécurité du public n'est pas aussi importante que les droits individuels.

**M. Martin:** Non, nous ne prétendons pas cela. Nous pensons cependant que les droits individuels sont enfreints. C'est un gros problème pour toutes les raisons que j'ai évoquées. Si l'on pouvait être sûr que ces tests résoudraient le problème—ce qui n'est pas le cas—nous devrions vraisemblablement changer notre opinion à propos des droits collectifs et des droits individuels. Voilà le problème auquel le Comité doit faire face. Vous allez enfreindre certains droits, sans prouver rien du tout. Vous n'allez pas améliorer la sécurité des chemins de fer.

[Text]

to prove anything in the whole process. You are not going to improve the railway performance in terms of safety.

**Mr. Belsher:** Thank you. I guess we disagree on this.

**The Chairman:** Yes, the points are well established, and I do not know where the bridge is. I must say your brief is very clear.

I was most interested in the earlier brief of the brotherhood and this business of testing. I must say I did not appreciate the working conditions and rules... the locomotive engineer only having two hours' notice. On that basis, then, that fellow could not go out at Christmastime and have anything more than a hot cinnamon. That is something.

• 1130

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I would just like two or three questions on something other than alcohol and drug testing—the rest of the legislation. Do you have a position on the representation from the employees? The bill proposes one for them, four or five from railroads, and four or five by the Minister. Do you have any problem with that? Do you think it should be amended, and if so how far? Also the matter of the fine; it is \$10,000 for an individual, \$100,000 for the railway.

**Mr. Martin:** No, Mr. Benjamin. We really do not have any comment on that. What we wanted to address specifically is the issue of drug testing itself. We have left it to our brothers and sisters in other unions to make decisions on those matters.

**Mr. Benjamin:** Okay. Fair enough.

**The Chairman:** Mr. Martin, I want to thank you and your colleagues for appearing. You articulate the position very well. I am the chairperson so I cannot cast any thoughts about what I think about it—

**Mr. Belsher:** That has never stopped you.

**The Chairman:** —but there is a public interest and there are individual rights, and you have to find some balance. I want to thank you. It is a very clear brief and very well written, and you certainly personally articulated with a lot of verve and vigour. Thank you for coming.

**Mr. Martin:** Thank you. I should just add, Mr. Chairman, that we would be most happy to supply members of this committee with any of the articles or references we have made. We have done extensive research work and if you want some more, we will provide it to you, because that is what has convinced us we are correct.

**The Chairman:** I appreciate that. We have focused just on certain areas of the drug testing. We have not opened up the whole area. If the committee were to study the

[Translation]

**M. Belsher:** Merci. Nous ne sommes pas d'accord là-dessus, c'est tout.

**Le président:** Oui, je dois dire que vous présentez bien votre point de vue, bien que je ne sache pas quel compromis nous pourrions réaliser. Votre mémoire est très clair, c'est certain.

La Fraternité des ingénieurs de locomotive a également parlé de ces tests. Je dois dire que je n'apprécie pas beaucoup les conditions de travail et les règles... L'ingénieur de locomotive est prévenu qu'il doit travailler deux heures à l'avance seulement. Ainsi, à Noël, il doit se contenter d'une boisson à la cannelle chaude. C'est quand même un monde.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je voudrais aborder deux ou trois questions qui n'ont pas trait à l'alcool et aux tests de dépistage mais au reste du projet de loi. Que pensez-vous de la représentation des employés? Le projet de loi propose un représentant des employés, quatre ou cinq des compagnies de chemin de fer et quatre ou cinq du ministre. Qu'en pensez-vous? Devrait-elle être modifiée et dans l'affirmative, comment? Que pensez-vous également des amendes qui sont de 10,000\$ pour une personne et de 100,000\$ pour une compagnie.

**M. Martin:** Non, monsieur Benjamin, nous n'avons pas d'observation à faire à ce sujet. Nous voulions surtout parler des tests de dépistage. Les autres syndicats pourront discuter de tout cela.

**M. Benjamin:** Bien.

**Le président:** Monsieur Martin, je voudrais vous remercier, vous et vos collègues, d'être venus. Vous avez très bien exposé votre point de vue. Je suis président du Comité, ce qui m'empêche de vous dire ce que j'en pense. . .

**M. Belsher:** Cela ne vous a jamais arrêté auparavant.

**Le président:** . . . mais il faut essayer de réaliser un équilibre entre l'intérêt du public et les droits individuels. Je vous remercie. Votre mémoire est très clair et très bien rédigé, et vous l'avez exposé avec beaucoup de verve et de vigueur. Je vous remercie d'être venu.

**M. Martin:** Merci. Permettez-moi d'ajouter, monsieur le président, que c'est avec plaisir que nous vous ferons parvenir les articles dont nous avons parlé. Nous avons fait beaucoup de recherches à ce sujet, et si vous en voulez davantage, nous vous les ferons parvenir, car ce sont ces travaux qui nous ont convaincus que nous avions raison.

**Le président:** Je vous remercie. Nous ne nous sommes attardés que sur certains aspects des tests de dépistage de drogue. Nous n'avons pas parlé de tous ces aspects. Si le

**[Texte]**

different facets of this issue, this could be a study for the committee for a very long time.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I think everyone should realize that the labour movement generally, and the CLC in particular, has spent millions of dollars in health and safety, research, committees and what not and has led the way on this and has gradually dragged one employer after another kicking and screaming into this. I think you have to recognize that as well.

**The Chairman:** I quite agree. Thank you again, Mr. Martin. Colleagues, before we adjourn, just before we rose yesterday, or the last day, we circulated for information the tentative periods for further witnesses. This is the draft tentative schedule.

**The Clerk of the Committee:** We have two more requests. We have a request from a professor at Carleton University, who questions the methodology used in drug and alcohol testing. We have also received a request from the Canadian Manufacturers Association. Three municipalities in B.C. have asked that the committee extend its hearings.

**Mr. Benjamin:** There is also a request from Senator Turner for you to invite somebody from St. Thomas, Ontario, who is involved with that Chesapeake & Ohio Railway Co.

**The Chairman:** I was hoping that we would conclude the hearings before Easter. You can see from the draft tentative schedule where the clause by clause would start. We definitely were holding things open to the federation, which is going to repeat in part, I would think, what we heard very succinctly and in a very fine brief from the City of Regina. I do not know about this professor—

• 1135

**Mr. Benjamin:** He was recommended to us by another witness.

**The Chairman:** With respect, just because there is some word about drug testing, are we the ones to talk about the methodology that is going to be used? I do not know.

**Mr. Benjamin:** No, this is on the employee assistant programs.

**The Chairman:** It is not that at all. I just saw the letter, which says:

I want to make a statement regarding the mandatory drug testing for railway workers. My particular concern is with the comments that have been made regarding the extent of alcohol and drug use among these workers. These comments have been based on a survey that is fraught with methodological problems, the results of which can be misleading.

**[Traduction]**

Comité devait les examiner tous, nous y passerions beaucoup de temps.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je crois que chacun devrait se rendre compte que les syndicats en général, et le Congrès du travail du Canada en particulier, ont dépensé des millions de dollars à créer des commissions de santé et de sécurité, et de recherche pour se pencher sur toutes ces questions; les syndicats ont joué un rôle moteur et ont entraîné dans leur sillage les employeurs et ce, malgré eux. Je crois qu'il faut le reconnaître.

**Le président:** J'en conviens. De nouveau, merci, monsieur Martin. Hier ou avant-hier, avant que nous ne terminions nos travaux, nous vous avons distribué le calendrier de nos travaux futures. C'est un calendrier préliminaire.

**La greffière du Comité:** Deux autres demandes nous sont parvenues. Un professeur à l'université Carleton qui conteste les méthodes utilisées dans les tests de dépistage de drogues et d'alcools a demandé à comparaître. Nous avons également reçu une demande de l'Association des manufacturiers canadiens. Trois municipalités de Colombie-Britannique ont demandé au Comité de prolonger ses audiences.

**M. Benjamin:** Le sénateur Turner voudrait aussi que vous invitiez quelqu'un de Saint Thomas en Ontario, qui connaît bien la Chesapeake and Ohio Railway Co.

**Le président:** J'aurais aimé pouvoir mettre fin à nos audiences avant Pâques. D'après le calendrier préliminaire qui vous a été remis, vous pouvez voir quand l'examen article par article du projet de loi commencera. Pour l'instant, nous attendions que la fédération compareisse devant notre comité, quoi que je pense qu'elle va répéter en partie ce que la ville de Regina nous a dit très succinctement et de façon fort éloquente. Je ne sais pas ce que ce professeur. . .

**M. Benjamin:** Un autre témoin nous l'a recommandé.

**Le président:** Sommes-nous compétents pour discuter des méthodes utilisées dans ces tests de dépistage, simplement parce que la loi en parle? Je ne sais pas.

**M. Benjamin:** Non, cela entre dans le cadre des programmes d'aide aux employés.

**Le président:** Pas du tout. Je viens de lire la lettre en question, qui dit ceci:

Je voudrais parler des tests de dépistage de drogue obligatoires que devront subir les cheminots. Ce qui m'inquiète, ce sont les observations qui ont été faites à propos de la consommation d'alcool et de drogue par les cheminots. Ces observations ont été faites à la suite d'une enquête qui pose de nombreux problèmes méthodologiques et dont les résultats peuvent être trompeurs.

[Text]

This, of course, is some of what Mr. Martin said here today.

We could get all sorts of professors and experts. I have an expert in forensic medicine whose whole life's work has been in drug testing. Offhand, and just in this sort of semi-in-camera session—I do not think the professor is here—we could have an awful lot of. . . and that is not really in the bill.

I think this business of Mr. Charlie Turner from St. Thomas and some others—

**Mr. Benjamin:** A railway employee from St. Thomas.

**Mr. Belsher:** The City of Vancouver is on the latest list. What do they ask for?

**The Clerk:** They have asked that the committee extend its time so the City of Vancouver can review the legislation and respond to the parliamentary standing committee and that the parliamentary standing committee be requested to travel.

**The Chairman:** We are not going to travel. But let us not be too arbitrary. I have been amazed—not that we were looking for it—that there were not more requests. I think that is partly because the consultation process really went on a long time before the bill appeared. Perhaps the hope of having clause-by-clause reading before Easter is a little arbitrary and we could see what other requests we get and at least conclude the witnesses before Easter and then do clause-by-clause reading after Easter. I feel that is a consensus of the committee. If it is, then that will give us a little more time.

**Mr. Reid:** We are in the hands of the Chair to determine which witnesses—

**The Chairman:** It will be between the staff and the clerk as to the witnesses. We do not need a multitude of municipalities who are all going to say what is very clearly said right now. Let the staff and me work this out, and we will have witnesses and plan to conclude the evidence by Easter and inform you as to the list.

Right now, we have witnesses for the next two or three days, as you can see. These things are coming in, and I did not realize any of what Ellen just told me about.

I have not been talking to you enough. It just came in yesterday, did it?

**The Clerk:** One came in yesterday, but they have been dribbling in.

**Mr. Belsher:** Would it help, when the municipalities contact us, for us to send them copies of the Regina brief along with the bill? They are asking for a copy of the bill, but do you have anything to add to it?

[Translation]

C'est en partie ce qu'a dit M. Martin aujourd'hui.

Nous pourrions demander à toutes sortes de professeurs et d'experts de venir. Je connais un expert en médecine légiste qui s'est consacré toute sa vie aux tests de dépistage de drogue. A brûle-pourpoint, et alors que nous sommes à semi-huis clos—je ne pense pas que le professeur soit ici—nous pourrions demander à de nombreux. . . Et cela ne figure pas vraiment dans le projet de loi.

Je crois que M. Charles Turner de Saint-Thomas et certains autres. . .

**M. Benjamin:** Il s'agit d'un cheminot de Saint-Thomas.

**M. Belsher:** La ville de Vancouver est sur la liste la plus récente. Que veut-elle?

**La greffière:** Elle demande à ce que le Comité prolonge ses audiences pour qu'elle puisse examiner le projet de loi et répondre au Comité permanent, et demande à ce que le Comité voyage.

**Le président:** Nous n'allons pas nous déplacer. Mais ne soyons pas trop arbitraires. Je suis très surpris—non pas que nous en voulions—qu'il n'y ait pas plus de demandes. Cela est dû en partie, je crois, au fait que les consultations ont commencé bien avant que le projet de loi n'ait été présenté. Examiner le projet de loi article par article avant Pâques est peut-être un peu arbitraire; nous pourrions voir quelles autres demandes nous recevrons les jours prochains et terminer au moins l'audition des témoins avant Pâques pour passer à l'examen article par article après Pâques. Je crois que c'est ce que veut le Comité. Dans ce cas, cela nous donnera un peu plus de temps.

**M. Reid:** Nous attendons que vous nous disiez quels témoins. . .

**Le président:** Ce sont les chargés de recherche et le greffier qui décideront des témoins. Nous n'avons pas besoin d'entendre une nuée de municipalités, qui vont toutes dire ce que nous avons déjà entendu. Nous allons en discuter avec les chargés de recherche, nous entendrons tous nos témoins d'ici Pâques et nous vous en donnerons la liste.

Pour l'instant, nous connaissons nos témoins des deux ou trois prochains jours, comme vous pouvez le constater. Toutes ces demandes arrivent, et je ne me suis pas rendu compte de ce qu'Ellen me disait.

Je ne vous ai pas suffisamment parlé. Celle-ci est arrivée hier, n'est-ce-pas?

**La greffière:** Une est arrivée hier, mais elles arrivent au compte-gouttes.

**M. Belsher:** Lorsque les municipalités nous contacteront, serait-il utile de leur envoyer copie du mémoire de la ville de Regina avec le projet de loi? Elle demande un exemplaire du projet de loi, mais faut-il y ajouter autre chose?

[Texte]

**The Chairman:** After that one initial exposure to Mr. Abbot and the Canadian Railway Labour Association, I have asked the staff, regarding briefs and anyone phoning, to phone back and to find out what the points are. Certainly with municipalities, if it is a question of making sure that Part I is reinstituted, that is very clearly before us now. I do not think we have to have the expense of municipalities—

**Mr. Belsher:** We have New Westminster next Tuesday, and the Federation, so—

**Mr. Taylor:** Do we have a deadline?

**The Chairman:** Not really, because, in talking to the Minister about the multimodal thing—and that is not out of the department—I am informed that it is in the draft stage for first reading; that is, multimodal and safety, accident investigation.

That really is the next main item of legislation, so I really do not think we are going to impede anything by having witnesses until Easter if necessary, and then clause-by-clause reading after Easter.

Thank you, colleagues, for your co-operation. We stand adjourned until 9.30 a.m. on Tuesday, March 15, when we will have the City of New Westminster and the Canadian Medical Association before us.

[Traduction]

**Le président:** Après avoir entendu M. Abbot et l'Association des syndicats des cheminots du Canada, j'ai demandé au personnel de demander à ceux qui téléphonent de nous donner un aperçu de ce qu'ils entendent dire. Quant aux municipalités, si elles veulent s'assurer que la partie I est rétablie, nous le savons déjà. Je ne crois pas que les municipalités. . .

**M. Belsher:** La ville de New Westminster comparait mardi prochain, et la Fédération. . .

**M. Taylor:** Y a-t-il une date limite?

**Le président:** Pas vraiment, car en parlant du transport multimodal au ministre—et le Ministère n'a pas encore fini—j'ai appris que le tout était au stade de la première lecture; je veux parler du transport multimodal, de la sécurité, des enquêtes sur les accidents.

C'est ce que nous examinerons par la suite, si bien que je ne pense pas que nous retardions quoi que ce soit en entendant des témoins jusqu'à Pâques si le besoin s'en fait sentir, et ensuite, après Pâques, nous passerons à l'examen article par article.

Je vous remercie de votre coopération. Notre prochaine séance aura lieu le mardi 15 mars à 9h30, heure à laquelle nous entendrons la ville de New Westminster et l'Association médicale canadienne.















*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

#### WITNESSES

*From the Brotherhood of Locomotive Engineers:*

Stan Warner, Chairman, National Legislative Board;  
George Hainsworth, Vice-Chairman, National  
Legislative Board.

*From the Canadian Labour Congress:*

Dick Martin, Executive Vice-President;  
Linda Wilcott, Research and Program Developer,  
Educational Services.

#### TÉMOINS

*De la Fraternité des ingénieurs de locomotives:*

Stan Warner, président, Conseil législatif national;  
George Hainsworth, vice-président, Conseil législatif  
national.

*Du Congrès du travail du Canada:*

Dick Martin, vice-président exécutif;  
Linda Wilcott, chargée de recherche et élaboratrice de  
programme, Services éducatifs.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 54

Tuesday, March 15, 1988

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 54

Le mardi 15 mars 1988

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the  
Standing Committee on*

## Transport

*Procès-verbaux et témoignages du Comité  
permanent des*

## Transports

---

RESPECTING:

Bill C-105, An Act to ensure the safe operation of  
railways and to amend certain other Acts in  
consequence thereof

---

CONCERNANT:

Projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité  
de l'exploitation des chemins de fer et modifiant  
certaines lois en conséquence

---

WITNESSES:

(See back cover)

---

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the Thirty-third Parliament,  
1986-87-88

Deuxième session de la trente-troisième législature,  
1986-1987-1988

## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl L. Gray

### Members

Iain Angus  
Ross Belsher  
Les Benjamin  
Terry Clifford  
Dennis H. Cochrane  
Joe Reid  
Fernand Robichaud  
Gordon Taylor  
Brian Tobin—(11)

(Quorum 6)

Ellen Savage  
*Clerk of the Committee*

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl L. Gray

### Membres

Iain Angus  
Ross Belsher  
Les Benjamin  
Terry Clifford  
Dennis H. Cochrane  
Joe Reid  
Fernand Robichaud  
Gordon Taylor  
Brian Tobin—(11)

(Quorum 6)

*Le greffier du Comité*  
Ellen Savage

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

TUESDAY, MARCH 15, 1988  
(90)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:31 o'clock a.m., in Room 253-D, Centre Block, this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor, Brian Tobin.

*Other Member present:* Ian Waddell.

*In attendance:* John Christopher, Research Officer, Library of Parliament. David Cuthbertson, Consultant to the Committee.

*Witnesses: From the City of New Westminster:* Pat Connolly, City Engineer; John Edsforth, Travacon Research.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, February 10, 1988 relating to Bill C-105, An Act to ensure the safe operation of railways and to amend certain other Acts in consequence thereof. (*See Minutes of Proceedings dated Tuesday, February 23, 1988, Issue No. 49.*)

Pat Connolly made an opening statement and, with John Edsforth, answered questions.

At 10:42 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage

*Clerk of the Committee*

**PROCÈS-VERBAL**

LE MARDI 15 MARS 1988  
(90)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 31, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor, Brian Tobin.

*Autre député présent:* Ian Waddell.

*Aussi présents:* John Christopher, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement. David Cuthbertson, conseiller du Comité.

*Témoins: De la municipalité de New Westminster:* Pat Connolly, ingénieur; John Edsforth, agent de recherche pour Travacon.

Le Comité réexamine son ordre de renvoi du mercredi 10 février 1988 relatif au projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence. (*Voir Procès-verbaux du mardi 23 février 1988, fascicule n° 49.*)

Pat Connolly fait une déclaration préliminaire, puis lui-même et John Edsforth répondent aux questions.

À 10 h 42, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Ellen Savage

## EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Tuesday, March 15, 1988

• 0931

**The Chairman:** Colleagues, it is the appointed hour; I see a quorum for hearing evidence, and almost a quorum to do anything else. To keep on schedule I would like to welcome our witnesses this morning for the continuation of the study of Bill C-105.

We have before us this morning Mr. Pat Connolly, the City Engineer for the City of New Westminster, and Mr. John Edsforth, the Travacon Research person.

We have received your brief. I think I understand, gentlemen, that you want to have a slight video or slide show to back up the printed word with the graphic picture. So, with no further ado, I will let you continue. We are in your hands so I will let you lead on.

**Mr. Pat Connolly (City Engineer, City of New Westminster, B.C.):** Thank you, Mr. Chairman. I am the City Engineer with the City of New Westminster. I am here on behalf of the mayor and council of the City of New Westminster. I have with me Mr. John Edsforth, who is a consultant working on our behalf. Mr. Edsforth is a principal of Travacon Research Limited. He has made prior appearances before your committee with regard to the WGTA and the NTA '87. He has been involved in rail relocation projects at Fort Saskatchewan, Red Deer, Regina and Chilliwack. He has been involved in regulatory proceedings with regard to uniform classification of accounts, railway cost of capital, branch line abandonments, freight rate inquiries and railway costing methodology.

**The Chairman:** He has been pretty busy. He could be very busy.

**Mr. Connolly:** I would like to thank you for the opportunity to appear before you. The city of New Westminster is a community of 40,000 people, located 11 miles east of Vancouver on the Fraser River. The Fraser River Rail bridge, built in 1904 and owned by Public Works Canada, carries the CN, BN and B.C. Hydro mainlines to Vancouver. The CN and BN access Vancouver through the northeastern area of Westminster and CN, CP and B.C. Hydro access the extensive industrial areas of Burnaby, Richmond and South Vancouver through the southwestern part. Forty percent of the economy of western Canada flows through this funnel.

As an indication of the critical importance of the railway facilities in New Westminster, it may be noted that nine out of sixteen interchanges in the Greater

## TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le mardi 15 mars 1988

**Le président:** Chers collègues, c'est l'heure; je vois que nous avons le quorum pour entendre les témoignages et presque le quorum pour faire tout le reste. Sans plus attendre, j'aimerais souhaiter la bienvenue à nos témoins de ce matin dans le cadre de notre étude du projet de loi C-105.

Nos témoins de ce matin sont M. Pat Connolly, l'ingénieur de la ville de New Westminster et M. John Edsforth, l'agent de recherche de Travacon.

Nous avons reçu votre mémoire. Je crois comprendre, messieurs, que vous voulez nous faire une petite projection de diapositives pour illustrer votre propos. Donc, sans plus attendre, je vous cède la parole. Nous sommes à votre disposition.

**M. Pat Connolly (ingénieur, ville de New Westminster, Colombie-Britannique):** Merci, monsieur le président. Je suis l'ingénieur municipal de la ville de New Westminster. Je représente le maire et le conseil municipal de New Westminster. Je suis accompagné de M. John Edsforth, expert-conseil travaillant pour nous à contrat. M. Edsforth est un des principaux associés de Travacon Research Limited. Il a déjà comparu devant votre Comité lorsque vous avez étudié la Loi sur le transport du grain de l'Ouest et la Loi sur les transports nationaux de 1987. Il a participé à des projets de réaménagement ferroviaire à Fort Saskatchewan, Red Deer, Regina et Chilliwack. Il a participé à des réunions administratives portant sur l'uniformisation de la classification des comptes, le coût en capital des chemins de fer, les abandons de lignes secondaires, les enquêtes sur les tarifs de fret et les modes de calcul des coûts ferroviaires.

**Le président:** Il a été fort occupé. Il pourrait l'être encore.

**M. Connolly:** J'aimerais vous remercier de votre invitation. La ville de New Westminster compte 40,000 habitants et se trouve à 11 milles à l'est de Vancouver sur le Fraser. Le pont ferroviaire du Fraser construit en 1904 par Travaux publics Canada et propriété de Travaux publics Canada est emprunté par le CN, le BN et les lignes principales d'Hydro C.-B. vers Vancouver. Le CN et le BN accèdent à Vancouver en passant par la région nord-est de Westminster et le CN, le CP et Hydro C.-B. accèdent aux importantes zones industrielles de Burnaby, Richmond et Vancouver-Sud en passant par le sud-ouest. Quarante p. 100 de l'économie de l'ouest du Canada empruntent ce corridor.

Il suffit peut-être de rappeler que neuf des seize échangeurs de la région du grand Vancouver sont situés dans les limites de notre ville pour comprendre

## [Texte]

Vancouver region are located within our city boundaries. It is through New Westminster that railways bring the products of the prairie provinces to port facilities in Greater Vancouver, and Pacific Rim trade accesses a major portion of the Canadian market.

Rail facilities in New Westminster serve primarily a national purpose, secondarily a regional purpose and, only to a very minor extent, local business.

New Westminster has had extensive experience with the effects of rail facilities and urban liveability. In the Front Street area of our city, all four railways are in close proximity to highways, including a number of dangerous level crossings, and the result has been a rate of accidents involving rail and highway movements that is far higher than an acceptable level. There have been some 23 reported accidents involving vehicles and trains in the four-year period since January 1984; most of these accidents involved rail-vehicle side-swipes. The level crossings have caused a number of reported motorcycle accidents, where the front wheels have caught in the tracks. Since January 1984 four accidents have been reported and numerous other complaints have been received.

In addition to the safety problem in this area, the narrowness of the road and the proximity of the train tracks also cause a constraint to free flow of traffic and limitation on capacity on the street.

• 0935

Further to the east, the street is narrowed to a single lane, where it passes on one side of columns supporting the two approaches to the Public Works Canada Rail bridge, with CP Rail located on the other side of the same support columns. Because of this, it is necessary for vehicles in one direction to yield in favour of vehicles in the other direction crossing through these passages. Again, this constriction represents a major safety hazard, as well as placing a constraint on the traffic capacity of the street.

In the four-year period from January 1984, 12 accidents have been reported that are directly attributable to the present one-lane arrangement, and in the same period an additional 14 accidents have been reported where vehicles have collided with the bridge support structure. One accident resulting in a fatality occurred in the late 1970s when a van struck one of the steel columns, sheering off the side of the vehicle and killing the driver.

The foregoing statistics include only reported accidents. Undoubtedly a number of accidents go unreported.

At this point I would like to break. I have a video that has been filmed by a couple of the technicians from my office. It is not professional, but I think it gives some sort of indication of the situation that exists and is indicative of the problems municipalities face.

## [Traduction]

l'importance vitale des installations ferroviaires de New Westminster. C'est par New Westminster que les chemins de fer transportent les produits des Prairies jusqu'aux installations portuaires de l'agglomération de Vancouver et que les produits des pays du littoral du Pacifique accèdent à une grande partie du marché canadien.

Les installations ferroviaires de New Westminster ont premièrement une vocation nationale, deuxièmement, une vocation régionale et, seulement dans une très petite mesure, une vocation locale.

New Westminster connaît très bien les problèmes de cohabitation du chemin de fer en milieu urbain. Dans le quartier de Front Street, les quatre chemins de fer sont tout près de la route qu'ils coupent à plusieurs reprises à des passages à niveau dangereux, et en conséquence, le nombre d'accidents entre route et fer est de loin supérieur à ce qu'on peut considérer comme tolérable. Depuis janvier 1984, quelque 23 accidents impliquant des trains et des véhicules automobiles ont été enregistrés; pour la plupart, il s'agit de véhicules automobiles frappés de plein fouet. Les passages à niveau ont provoqué un certain nombre d'accidents de motos dont les roues avant se coincent dans les voies. Depuis janvier 1984, quatre accidents ont été enregistrés et de nombreuses autres plaintes ont été reçues.

Venant s'ajouter au problème de sécurité, l'étroitesse de la route et la proximité des voies ferrées limitent également la fluidité et la capacité de circulation.

Plus loin à l'est, la rue se rétrécit en une seule voie quand elle longe les colonnes supportant les deux rampes d'accès du pont ferroviaire des Travaux publics avec les installations du CP de l'autre côté de ces mêmes colonnes de support. A cause de cela, les véhicules allant dans une direction doivent céder aux véhicules allant dans l'autre direction et se croisant dans ces passages. Encore une fois, cette configuration représente un danger majeur tout en imposant des contraintes à la capacité de circulation dans la rue.

Depuis 1984, douze accidents directement attribuables à ce système de voie unique ont été enregistrés, et pendant la même période, quatorze accidents supplémentaires de véhicules ayant percuté ces colonnes ont été enregistrés. Il y a eu un mort à la fin des années 70 quand un camion a frappé une de ces colonnes d'acier arrachant le côté du véhicule et tuant le conducteur.

Les statistiques précédentes ne comprennent que les accidents rapportés. Il ne fait pas de doute qu'un certain nombre d'accidents ne le sont pas.

J'aimerais maintenant faire une pause. J'ai un film vidéo qui a été préparé par quelques techniciens de mon bureau. Ce n'est pas du travail de professionnels, mais je crois que cela vous donnera une idée de la situation et des problèmes des municipalités.

[Text]

[Video Presentation]

**Mr. Connolly:** Here you see the CP Rail train on the tracks adjoining Front Street. You can see the narrowness of the street caused by the location of the tracks. There is a retaining wall and a high embankment on the other side, and this is one of the areas where side-swipes have occurred.

Approaching us now you will see a section where a grade separation was done about 15 years ago. You see the difference that was created in this case: the rails travel over the top.

Now we are heading the other way. You can see the CP Rail line on the left side of the picture, on the other side of the oncoming traffic, and we are now approaching the area where we have the first set of steel support columns supporting the access to the Fraser River bridge. You can see that the oncoming traffic has to wait. This is a heavy-truck street; it carries about 8,000 vehicles per day. It is a major truck route. It is the only reasonable truck route that bypasses the city centre and has reasonable grades. Again you will see the tracks on the other side of the columns. There will be another view showing this later on.

This shows the Burlington Northern line, the CP line, the columns, and the road. Our intention is to have CP relocated onto the Burlington Northern running line so one lane of traffic, the eastbound traffic, can be put in the general location of CP's trackage.

There is rail traffic going onto the rail bridge. There is another view in the same area. Twenty percent of the vehicles in this area are trucks, which means it is carrying about 1,600 trucks per day.

Here we have B.C. Hydro rail. That is a level crossing that runs at a long tangent. The kind of problems it creates is fairly evident. Again, on the right we have CP; on the left we have B.C. Hydro rail; and above B.C. Hydro rail is CN.

**The Chairman:** And the water is on the right?

**Mr. Connolly:** We have the water to the right. We actually have CP. Then we have Burlington Northern to the right on unused trackage. It has been disused for about five years. We have water to the right of that.

• 0940

There is the Patulla Bridge, the highway bridge, and behind it, in the background, the rail bridge. Again, we are approaching this same area of constriction, where we would like to put the street and where CP is currently located.

You can see the obvious problem here. This was taken about 10 a.m. last week, and this is in a non-peak period. It is relatively quiet at this time, but at rush hour we have vehicles backed up behind each of these column structures.

[Translation]

[Présentation du vidéo]

**M. Connolly:** Ici, vous pouvez voir le train du CP sur la voie longeant Front Street. Vous pouvez voir que si la rue est aussi étroite, c'est à cause de la présence de cette voie. Il y a un mur de retenue et un talus élevé de l'autre côté, et c'est l'un des endroits où se produisent ces collisions.

Là, vous voyez approcher un endroit où un pont a été construit il y a environ 15 ans. Vous pouvez voir la différence qui a été créée dans ce cas: les rails passent au-dessus.

Maintenant, nous nous dirigeons dans l'autre direction. Vous pouvez voir la voie du CP sur le côté gauche de l'image, de l'autre côté de la circulation venant vers nous, et nous approchons maintenant de la zone où il y a la première série de colonnes en acier qui soutiennent la rampe d'accès au pont du Fraser. Comme vous pouvez le voir, les véhicules venant dans ce sens doivent attendre. C'est une rue très fréquentée, où passent environ 8,000 véhicules par jour. Elle fait partie de l'itinéraire poids lourds. C'est le seul itinéraire poids lourds raisonnable qui évite le centre de la ville sans trop de ponts. Encore une fois, vous voyez la voie de l'autre côté des colonnes. Vous les reverrez tout à l'heure.

Cette image vous montre la voie du Burlington Northern, celle du CP, les colonnes et la route. Nous voudrions que le CP utilise la voie du Burlington Northern afin qu'une seule voie de trafic, le trafic à destination de l'est, soit confinée aux voies du CP.

Là, vous voyez un train sur le pont. Une autre vue de ce même endroit. Vingt p. 100 des véhicules dans cette zone sont des camions, ce qui veut dire qu'il y passe environ 1,600 camions par jour.

Ici, c'est la voie d'Hydro C.-B. C'est un passage à niveau à angle très fermé. Le genre de problème que cela crée est très évident. Encore une fois, à droite, nous avons le CP et à gauche, la voie d'Hydro C.-B. et au-dessus de la voie d'Hydro C.-B. se trouve le CN.

**Le président:** Et l'eau est à droite?

**M. Connolly:** L'eau est à droite. En fait, nous avons le CP. Ensuite, nous avons le Burlington Northern à droite sur des voies non utilisées. Voilà environ cinq ans qu'elle n'est pas utilisée. L'eau est à droite.

Il y a le pont Patulla, pont routier, et derrière, dans le fond, le pont ferroviaire. Encore une fois, nous approchons de cette même zone d'étranglement et nous aimerions que l'espace actuellement utilisé par le CP soit rendu à la rue.

Vous pouvez voir le problème évident que cela pose. Cette scène a été filmée la semaine dernière aux alentours de 10 heures du matin et ce n'est pas une période de pointe. C'est une période assez tranquille mais à l'heure de pointe, il y a des files de véhicules derrière chacune de ces colonnes.

*[Texte]*

**The Chairman:** Have you had any fatalities with those struts in the middle of the road?

**Mr. Connolly:** There was at least one fatality in the late 1970s. There is some question... Unfortunately we could not locate the police accident records to verify whether there had been one or two fatalities. But there have been, I believe, as I think we noted in the brief, 14 side-swipes in the last four years, or collisions with the columns, and a further 12 accidents, head-on collisions, basically, of vehicles trying to squeeze through in opposing directions at the same time.

**Mr. Taylor:** Is that inside lane a 12-foot lane?

**Mr. Connolly:** We do not put a centre line there, because of the proximity of the trackage. We cannot, because there is no way we could meet today's standards for lane width.

This is the section that was done about 1972. This problem has been identified for the last 20 years, and it has been very difficult to deal with. That is the only one where the city has achieved success in obtaining grade separation, and that was about 15 or 16 years ago.

I am afraid it is a bit repetitive in this section, but there is a purpose. When we get down to the other end we will see more conflict of a slightly different nature.

**Mr. Belsher:** It is called "chicken" in a couple of places.

**Mr. Connolly:** That is unfortunately what happens. That is exactly what happens. They tend to play "chicken" and somebody loses.

In the background you can just make out the new Skytrain bridge under construction. Burlington Northern's track is almost invisible, it is so overgrown.

As we proceed along here, you will shortly see on the right a CN train approaching the grade crossing. There are two grade-level crossings of this street. Here is the CN train.

This is B.C. Hydro rail. Notice the impact it has. You will notice when we approach these trucks the amount of space that is left for an approaching vehicle because of the proximity of B.C. Hydro rail on the other side of it.

Now we have a CN train carrying North American-built vehicles, I believe—Fords, I think—and they are moving across their level crossing, which is very close to B.C. Hydro's. Unfortunately they tend to move these trains through here during rush hour. They move carloads of imported autos that come from Japan and Korea off Annacis Island, in Delta, through this area, and they usually do that around supper time.

**The Chairman:** Is there a flashing light?

**Mr. Connolly:** No, there are no warning devices at all. There is a crossbar.

*[Traduction]*

**Le président:** Ces poutrelles en plein milieu de la route n'ont jamais causé d'accidents mortels?

**M. Connolly:** Il y a eu au moins un mort à la fin des années 70. On se demande... Malheureusement, nous n'avons pu retrouver les rapports de police pour vérifier s'il y avait eu un ou deux morts. Mais il y a eu, je crois, comme nous le notons dans notre mémoire, depuis quatre ans, 14 autos froissées ou qui ont percuté les colonnes, plus 12 collisions frontales de véhicules venant de directions opposées qui s'étaient lancées sur cette voie unique.

**M. Taylor:** Est-ce que cette voie fait 12 pieds?

**M. Connolly:** Nous n'avons pas dessiné de ligne centrale à cause de la proximité des voies. Nous ne pouvons pas car il nous serait impossible de répondre aux normes modernes de largeur de voies.

C'est la partie qui a été faite aux alentours de 1972. L'existence de ce problème est connu depuis 20 ans, mais il n'y a pas vraiment de solution. C'est le seul où la ville a réussi à faire construire un pont et cela remonte à 15 ou 16 ans.

Je crains que cette partie soit un peu répétitive mais c'est délibéré. Lorsque nous arriverons à l'autre bout, nous pourrions voir des conflits d'une nature un peu différente.

**M. Belsher:** Dans certains endroits on appelle ça jouer au plus fort ou au plus fou.

**M. Connolly:** Malheureusement, c'est ce qui arrive. C'est exactement ce qui arrive. Ils ont tendance à jouer au plus fort et il y a toujours un perdant.

À l'horizon vous pouvez tout juste distinguer le nouveau pont du Skytrain en construction. La voie du Burlington Northern est pratiquement invisible tellement elle est recouverte d'herbes.

Bientôt vous verrez sur la droite un train du CN approchant le passage à niveau. Il y a deux passages à niveau dans cette rue. Voici le train du CN.

C'est la voie d'Hydro C.-B. Observez son impact. Vous remarquerez quand nous serons prêts de ces camions le peu d'espace qui reste pour un véhicule à cause de la proximité de la voie d'Hydro C.-B. de l'autre côté.

Voici maintenant un train du CN transportant des véhicules fabriqués en Amérique du Nord, je crois—des Fords, je crois—et il traverse à son passage à niveau qui est tout proche de celui d'Hydro C.-B. Malheureusement ils ont tendance à faire passer ces trains pendant l'heure de pointe. Ils font passer des trains entiers de voitures importées du Japon, de la Corée depuis Annacis Island à Delta, par cette région et généralement à l'heure du dîner.

**Le président:** Y a-t-il un feu clignotant?

**M. Connolly:** Non, il n'y a aucun signal avertisseur. Une simple croix.

[Text]

**Mr. Benjamin:** There is no money for them, either.

**Mr. Connolly:** Now you will see the amount of traffic that is backed up behind here. This is an indicator. It is in non-rush hour periods.

The street passes under a parkade structure here. The purpose of this shot was just to show another nearby level crossing. We have applications pending for upgrading of this crossing. It accesses our waterfront area.

I am going to show you now another area, a totally different location, Braid Street near Barnet. It is just off Highway 1. There is a Burlington Northern train crossing here. You can see the extent of the traffic that is backed up. The train is switching across the crossing here, and there is extensive back-up.

What you are viewing now is an industrial area. There is a lumber trans-shipment facility here, just on the other side.

This is just off Highway 1. You can see the back-up of vehicles waiting to make a left turn that are blocked by the presence of the train on the crossing. This back-up gets much worse before it is relieved. It is very typical of the problem we have here.

• 0945

The total cost of resolving this particular problem is in excess of \$4 million to construct a grade separation and the necessary approach. You can just see through here the amount of traffic backed up. You will shortly see it start to move out.

I think I will cut this off now. I think it is sufficient to give an indication of the nature of some of the other problems we have.

In recognition of the serious safety problems outlined, the city—in conjunction with the rail carriers—is currently attempting to develop a plan involving grade separations and rail relocations, which would vastly improve the situation.

New Westminster has an ongoing concern with railway safety, and therefore welcomes the opportunity to comment on Bill C-105. The city has looked forward to the introduction of separate safety legislation and is pleased with the government's initiative in this regard. However, we have a number of concerns regarding the consequential amendments to existing legislation, which are as follows: one, the rescinding of Part I of the Railway Relocation and Crossing Act; two, the reduction in federal funding contributions to grade separations and rail relocations; and three, the need for drafting extensive new regulations which should involve municipalities on a consultative basis.

[Translation]

**M. Benjamin:** Il n'y a pas d'argent pour eux, non plus.

**M. Connolly:** Vous pouvez voir maintenant la queue que cela provoque. C'est un indice. Ce n'est pas l'heure de pointe.

La rue passe sous un garage en étages. Cette vue a été prise simplement pour vous montrer un autre passage à niveau voisin. Nous avons fait une demande de modernisation de ce passage à niveau. C'est l'accès au fleuve.

Je vais maintenant vous montrer une autre région, un quartier totalement différent, la rue Braid près de Barnet. C'est juste à côté de la route numéro 1. Vous voyez traverser un train du Burlington Northern. Vous pouvez encore une fois voir la queue que cela cause. Le train fait des manœuvres au passage au niveau, ce qui crée un embouteillage énorme.

Ce que vous voyez maintenant est une zone industrielle. Il y a une société de transport de bois juste de l'autre côté.

C'est juste à côté de la route numéro 1. Vous pouvez voir la queue de véhicules qui attendent pour tourner à gauche et qui sont bloqués par la présence du train sur le passage à niveau. Avant que les véhicules ne puissent redémarrer, l'embouteillage ne fait qu'empirer. Cela illustre parfaitement notre problème.

Le coût total de solution de ce problème particulier dépasse les 4 millions de dollars pour construire un pont et les rampes nécessaires. Vous pouvez voir jusqu'où va l'embouteillage. Ils vont bientôt redémarrer.

Je vais arrêter le film. Je crois que c'est suffisant pour vous faire comprendre la nature de certains de nos problèmes.

Reconnaissant la gravité des problèmes de sécurité, la ville—en collaboration avec les compagnies ferroviaires—essaie actuellement de mettre au point un plan de réaménagement du réseau ferré et d'ouvrages pour les croisements qui améliorerait nettement la situation.

New Westminster connaît les problèmes que pose la sécurité ferroviaire et est très heureuse en conséquence de pouvoir offrir ses commentaires concernant le projet de loi C-105. Notre ville attendait le dépôt d'une loi distincte sur la sécurité et est heureuse de l'initiative du gouvernement à cet égard. Cependant, elle a un certain nombre de réserves à exprimer concernant les modifications conséquentes qu'elle apporte à certaines lois existantes. Premièrement, l'abrogation de la partie I de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer; deuxièmement, la réduction des contributions fédérales aux passages à deux niveaux et aux déplacements de lignes; et troisièmement, les nouveaux règlements indispensables ne devraient être rédigés qu'après consultation des municipalités.

*[Texte]*

I would now like to discuss the matter of repeal of the Railway Relocation and Crossing Act. Clause 112 of Bill C-105 repeals the RRCA. It is noted that the provisions of Parts II and III of the RRCA are carried forward in modified form in Part I of Bill C-105. Although New Westminster will have further comments with respect to the provisions of Part I of Bill C-105 as they relate to the repealed provisions of Parts II and III of the RRCA, New Westminster has no problem with the repeal of Parts II and III of the RRCA in this context.

It is, however, of great concern that Bill C-105 does not in any way contain provisions that carry forward Part I of the RRCA. New Westminster has had an opportunity to review the submission of the City of Regina with respect to the need for continuation of the provisions of Part I of the RRCA, and fully supports their position. The provisions of Part I of the RRCA are the only legislation available to assist municipalities in achieving relocation of rail trackage in urban areas. It is important they be available for use in those cases where a relocation cannot be voluntarily achieved with the railways.

New Westminster submits that repeal of the provisions of Part I of the RRCA will have a detrimental effect upon railway relocations in urban areas. It could certainly have a detrimental effect on the ability of the City of New Westminster to achieve, with the four railways, a plan for relocation of rail facilities in New Westminster and the consequent improvement of rail-highway safety in that area. In this respect, New Westminster submits the repeal of Part I of the RRCA would be contrary to the interests of public safety.

A second aspect of repeal of these provisions would be elimination of possible federal funding assistance with respect to railway relocations other than in connection with grade separations and for planning purposes. The result of this will be that the cost of relocations, which will have to be paid by municipalities, will increase. Municipal funds available for projects of this type are severely limited.

Further, when considering the limited capacity of municipalities in relation to the national objective served by the railways, it is unreasonable to expect the municipalities to shoulder an increasing proportion of costs of grade separations. If anything, the share of the municipalities should be reduced. Elimination of potential funding sources from the federal government will probably have the impact that a lesser number of railway relocations in urban areas will be feasible.

Again, repeal of these provisions would work against the interests of public safety. Accordingly, it is the position of the Corporation of the City of New Westminster that Bill C-105 be amended so that the provisions of Part I of the RRCA would remain in force.

*[Traduction]*

J'aimerais maintenant discuter de la question de l'abrogation de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer. L'article 112 du projet de loi C-105 abroge cette loi. Il est signalé que les dispositions des parties II et III de cette loi continuent à être appliquées sous une forme modifiée dans la partie I du projet de loi C-105. Bien que New Westminster aura d'autres commentaires à faire concernant les dispositions de la partie I du projet de loi C-105 relatives aux dispositions abrogées des parties II et III de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer, dans ce contexte ces abrogations ne posent pas de problèmes à New Westminster.

Cependant, que le projet de loi C-105 ne contienne pas de dispositions reproduisant la partie I de cette loi nous inquiète beaucoup. New Westminster, après avoir lu son mémoire, entérine la position de la ville de Regina concernant la nécessité de maintenir les dispositions de la partie I de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer. Les dispositions de la partie I de cette loi représentent la seule législation disponible pour aider les municipalités à faire déplacer des lignes en zone urbaine. Il importe qu'on puisse faire appel à elle lorsque ces déplacements ne sont pas acceptés volontairement par les compagnies de chemins de fer.

New Westminster estime que l'abrogation des dispositions de la partie I de cette loi aura un mauvais effet sur le déplacement des lignes dans les zones urbaines. Il est certain que sans ces dispositions la ville de New Westminster aura du mal à faire accepter son plan de déplacement des installations ferroviaires par les quatre chemins de fer en vue d'améliorer la sécurité dans cette zone. En conséquence, New Westminster estime que l'abrogation de la partie I de la Loi sur les déplacements de lignes et sur les croisements de chemin de fer serait contraire à la sécurité publique.

Un deuxième aspect de l'abrogation de ces dispositions serait d'éliminer la possibilité d'assistance financière fédérale pour les déplacements de lignes sans rapport avec les passages à deux niveaux et non motivés par des raisons de planification. En conséquence, le coût de ces déplacements, qui devra être assumé par les municipalités, augmentera. Les fonds municipaux disponibles pour les projets de ce type sont sévèrement limités.

De plus, quand on considère la capacité limitée des municipalités par rapport à l'objectif national servi par les chemins de fer, il est déraisonnable d'attendre des municipalités qu'elles assument une proportion accrue du coût des passages à deux niveaux. Bien au contraire, la part des municipalités devrait être réduite. L'élimination de sources potentielles de financement du gouvernement fédéral aura probablement pour incidence une réduction du nombre de déplacements de ligne en zone urbaine.

Encore une fois, l'abrogation de ces dispositions serait contraire aux intérêts de la sécurité publique. En conséquence, la ville de New Westminster recommande que le projet de loi C-105 soit modifié afin que les dispositions de la partie I de la Loi sur les déplacements

## [Text]

Specific amendments to the legislation are contained in appendix 1 of this paper.

• 0950

Federal funding assistance for grade separations: With respect to reconstruction or improvement of grade separations, subclause 13.(5) of Bill C-105 provides for a grant of up to 50% of the capital cost of the work, as determined by the Minister. With respect to new construction, this replaces a federal funding formula as specified in paragraph 16.(7)(a) of the RRCA as follows: if the project cost lies between \$1.25 million and \$5 million, the federal contribution is \$1 million plus 60% of the excess of the cost over \$1 million.

**The Chairman:** Mr. Connolly, we have a full complement of members here and I know we want to get on to questions. We are going to develop some of this. We know it was up to 80% before, and it is 50% in the bill. I just wonder if you could paraphrase some of these sections so we could get into questions and develop your point, because with the City of Regina brief which was, again, a lot of what you are saying, it highlighted it for the members. As long as you highlight the sections, I know with questions it would be better.

**Mr. Connolly:** Very good.

**The Chairman:** And certainly do not get into that complicated formula under the old bill.

**Mr. Connolly:** Okay. The net effect in our particular case is that... For example, our project is estimated to cost \$5 million. The maximum federal funding under the existing legislation would be \$3.25 million. Under the provisions of Bill C-105, we would incur a reduction of \$750,000 on that specific project. For a city the size of New Westminster, a difference such as that could well make the difference between whether the project goes ahead or not. Again, we appear to have a case where the provision of the new bill is working against the interests of safety. It is our position that the funding formula contained in subsection 16.(7) of the RRCA should be retained.

In reviewing the submission of CP Rail respecting Bill C-105, it is noted that the railway states:

It does not commit any specific funds to increase public safety at railway crossings. The latest commitment, in 1978, was for some \$230 million. This money has now been spent. Public safety requires a new financial commitment by government.

## [Translation]

de ligne et sur les croisements de chemin de fer restent en vigueur. Vous trouverez des propositions d'amendements à la loi à l'annexe 1 de ce document.

Contributions financières du fédéral pour les croisements à plusieurs niveaux: l'alinéa 13.(5) du Bill C-105 prévoit une subvention pouvant aller jusqu'à 50 p. 100 des coûts de reconstruction ou d'amélioration des passages à plusieurs niveaux, la contribution étant déterminée par le ministre. Quant aux constructions nouvelles, cette formule remplace une formule de financement fédéral que l'on trouve au paragraphe 16.(7)a) de la Loi sur le déplacement des lignes par les dispositions suivantes: si le projet doit coûter entre 1,25 et 5 millions de dollars, la contribution fédérale est de 1 million de dollars plus 60 p. 100 des coûts après le premier million.

**Le président:** Monsieur Connolly, tous les députés sont là, je sais que nous avons des questions à poser. Nous allons développer certains de ces aspects. Nous savons que par le passé, il s'agissait de 80 p. 100; dans le bill, cela a été ramené à 50 p. 100. Pouvez-vous abréger un peu votre intervention, ce qui nous permettra de passer aux questions et de développer certains aspects de votre intervention? En effet, vous reprenez beaucoup d'observations que nous avons déjà vues dans le mémoire de la municipalité de Regina. Si vous pouviez nous donner seulement les points saillants, je suis certain qu'il serait plus utile de passer aux questions.

**M. Connolly:** Très bien.

**Le président:** En tout cas, nous ne voulons pas aborder cette formule compliquée qui se trouvait dans l'ancien bill.

**M. Connolly:** D'accord. Dans notre cas particulier, l'effet net... Par exemple, notre projet doit coûter 5 millions de dollars. Avec la loi actuelle, la contribution fédérale maximum serait de 3,25 millions de dollars. Avec le Bill C-105, nous essaierions une réduction de 750,000\$ pour ce projet. Pour une ville de la taille de New Westminster, c'est la survie même du projet qui serait en cause. Voilà une autre disposition du nouveau bill qui va à l'encontre de la sécurité. Nous pensons que la formule de financement contenue dans le paragraphe 16.(7) de la Loi sur le déplacement des lignes devrait être conservée.

Nous avons lu l'intervention du CP au sujet du Bill C-105 et noté entre autres choses:

On ne réserve pas de fonds pour l'amélioration de la sécurité publique aux croisements de chemins de fer. Les dernières sommes réservées à cela étaient de 230 millions de dollars et cela remonte à 1978. Cet argent est maintenant dépensé. La sécurité publique exige un nouvel engagement financier de la part du gouvernement.

*[Texte]*

New Westminster heartily endorses this statement by CP Rail. The city is aware that in seeking assistance with respect to its own grade separation, it is competing with a large number of applications from across the country, all undoubtedly very worthy, and that the limited amount of federal funds is presently imposing a major constraint. Unavailability of federal funds is undoubtedly either delaying or rendering unfeasible construction of many new grade separations required in the interest of public safety and convenience. It is imperative that if the objectives of improved safety are to be achieved, a substantially increased commitment of funds be made available for this purpose.

**Regulations:** New Westminster observes that proclamation of the RSA will require publication of extensive new regulations, which will in many cases replace provisions of present legislation. Important examples of such regulations are those which we assume will replace provisions of the Railway Act, which are to be repealed by the RSA.

These repealed provisions include such items as the time limitation for rail occupancy of at-grade crossings, for sounding of whistles in urban areas, for control of weeds, for operations at farm crossings, for provision of snow fences, for fire protection and for removal and repair of defective facilities which present safety hazards. By and large, it would appear that provision of these important areas will be in the form of regulations which will be issued under clause 24 of Bill C-105.

While New Westminster has no problem with the concept of this form of regulation, it is observed that the municipalities are required to take a lot on faith at this point. We have not seen any of these regulations and probably they do not as yet exist. Perhaps the maximum time for blockage of at-grade crossings will be increased. Perhaps the requirement for whistle soundings will be materially changed. At this point, we just do not know.

It is clear that the development of regulations required for proclamation of the RSA is going to be a very important component of the implementation of this legislation. The interests of the municipalities will be greatly impacted by these regulations. Recognizing this impact, New Westminster recommends that in the development of these regulations there be the broadest possible consultative process with municipalities on a nation-wide basis.

**Regulations respecting municipal land use:** In addition to the areas of regulation discussed in the previous clause, clause 24 empowers the Governor in Council to make regulations respecting the use of and activity upon land adjoining rail tracks, in the interest of rail safety. New Westminster is very concerned about this encroachment into its ability to control land use within its jurisdiction. It is urged that any regulations issued with respect to

*[Traduction]*

New Westminster est parfaitement d'accord avec cette déclaration du CP. La ville sait que lorsqu'elle demande de l'aide pour l'étagement des voies, elle se joint à un grand nombre d'autres villes qui toutes demandent de l'aide et dont les projets ont sans doute beaucoup de mérite. Cela dit, le fédéral dispose de fonds limités, ce qui impose de grosses restrictions. Il est certain que le manque de fonds fédéraux retarde ou rend impossible de nombreux travaux d'étagement de voies qui sont nécessaires dans l'intérêt de la sécurité publique et pour des raisons pratiques. Si nous voulons améliorer la sécurité, il faut absolument débloquer des fonds en quantité suffisante.

**Règlements:** New Westminster observe que la proclamation de la LSF devrait s'accompagner de toute une série de règlements nouveaux qui, très souvent, remplaceront les dispositions de la loi actuelle. Par exemple, les règlements qui, nous le supposons, remplaceront les dispositions de la Loi sur les chemins de fer qui seront supprimées par la LSF sont particulièrement importantes.

Parmi ces dispositions abrogées, il y a les limites d'occupation des voies aux passages à niveau, les règles relatives aux sifflets de trains dans les zones urbaines, le contrôle des mauvaises herbes, les opérations aux croisements agricoles, l'installation de barrières à neige, la protection contre les incendies et le remplacement et les réparations des installations jugées dangereuses. Dans l'ensemble, ces dispositions importantes relèveront maintenant de la réglementation en vertu de l'article 24 du Bill C-105.

New Westminster n'a rien contre le principe de ce type de règlements, mais constate qu'on demande aux municipalités de croire beaucoup de choses sur parole. Nous n'avons vu aucun de ces règlements, qui n'existent probablement pas encore. Il est possible qu'on autorise les chemins de fer à occuper les voies aux passages à niveau pendant plus longtemps que par le passé. Peut-être que les règlements relatifs aux sifflets vont être modifiés. Pour l'instant, nous n'en savons rien.

Il est évident que les règlements qui devront être adoptés pour qu'on puisse proclamer la LSF constitueront un élément important de cette loi. Les intérêts des municipalités en seront directement affectés. Dans ces conditions, New Westminster recommande de nombreuses consultations avec toutes les municipalités du pays avant que ces règlements ne soient adoptés.

**Règlements relatifs à l'utilisation des terres municipales:** en plus des domaines de réglementation dont nous venons de parler, l'article 24 autorise le gouverneur en conseil à adopter des règlements pour l'utilisation des terres adjacentes aux voies ferrées dans l'intérêt de la sécurité ferroviaire. New Westminster s'inquiète beaucoup de cette diminution de son contrôle sur ses terres. Nous pensons que les autorités urbaines

*[Text]*

urban land use be subject to the greatest possible consultation with the affected urban authorities.

• 0955

Railway Safety Consultative Committee: Under Part V, clause 44, of Bill C-105, the Railway Safety Consultative Committee is provided for. The function of this committee is defined in subclause 44.(4) and is to advise and make recommendations to the Minister of Transport on any matter affecting safe railway operations. The composition of this committee is defined in subclause 44.(1) and includes the railways, freight shippers and labour.

New Westminster observes that, although the interests of municipalities are greatly impacted by the provisions of Bill C-105, there is no municipal representation on the Railway Safety Consultative Committee. New Westminster submits that this is an unsatisfactory situation. It is therefore recommended that subclause 44.(1) be amended to provide for one member to represent the interests of municipalities. The specific amendment is contained in appendix 1 to this paper.

The last item I wish to discuss is fires from railway equipment. Clause 105 of Bill C-105 amends subsection 338.(2) of the Railway Act so that the total amount of compensation recoverable from the railway company in situations where it has not been negligent in respect of fire damage claims shall not exceed \$5,000. The only amendment contained in Bill C-105 is that subsection 338.(2) would relate to fires from any type of railway equipment rather than being restricted to locomotives, as under current legislation.

New Westminster submits that it is improper to carry forward the limitation of \$5,000 without regard to the fact that there has been substantial inflation since the time the limitation of \$5,000 was established in the first decade of this century. At the very least, it should be increased to allow for the impact of inflation since that time. It is obvious that someone will have to absorb the cost of such unfortunate events as fires. It seems unfair that the railways would be the only bodies singled out to have their financial liability limited.

That concludes the presentation of my paper.

**The Chairman:** Mr. Connolly, I want to thank you for suggesting amendments. I guess you did not suggest what the price should be on the last point, the figure involved.

**Mr. Connolly:** No.

**The Chairman:** Okay. I throw it open to questioners, because that will help develop your brief even better.

**Mr. Belsher:** Welcome to Ottawa today. I have been looking forward to New Westminster appearing before us. Mr. Chairman, I might add that I have played chicken on

*[Translation]*

concernées devraient être consultées le plus possible au sujet de l'utilisation des terres avant l'adoption de tout règlement.

Comité consultatif de la sécurité ferroviaire: l'article 44 de la Partie V du Bill C-105 prévoit la création d'un Comité consultatif de la sécurité ferroviaire. La fonction de ce comité est définie à l'alinéa 44.(4) et consiste à conseiller le ministre des Transports et à formuler des recommandations sur toute question touchant à la sécurité ferroviaire. La composition de ce comité est précisée à l'alinéa 44.(1) et comprend des représentants des chemins de fer, des expéditeurs de marchandises par chemin de fer et des syndicats.

New Westminster observe que les municipalités sont directement intéressées aux dispositions du Bill C-105 mais qu'elles ne sont pas représentées au sein de ce comité consultatif de la sécurité ferroviaire. New Westminster trouve cette situation regrettable. Nous recommandons donc une modification à l'article 44.(1) qui permette aux municipalités d'envoyer un représentant au comité. Vous trouverez un projet d'amendement dans ce sens dans l'annexe 1 de ce document.

Je vais aborder un dernier sujet qui touche au matériel. L'article 105 du Bill C-105 modifie le paragraphe 338.(2) de la Loi sur les chemins de fer et prévoit que les compagnies seront tenues de verser une somme maximum de 5,000\$ pour couvrir d'éventuels dommages causés par un incendie dans le cas où elles n'auraient pas fait preuve de négligence. La seule modification contenue dans le Bill C-105, c'est que le paragraphe 338.(2) porte sur des incendies de n'importe quel type; ce n'est plus limité aux locomotives comme c'est le cas actuellement.

New Westminster estime que cette limite de 5,000\$, qui ne tient pas compte de l'inflation considérable qui s'est produite depuis son adoption au début du siècle, est injustifiée. Il faudrait au moins augmenter cette limite pour tenir compte de l'inflation survenue depuis cette époque. De toute évidence, il faudra que quelqu'un paye si un incendie survient, un incident toujours regrettable. On ne voit pas pourquoi les chemins de fer seraient les seuls à profiter d'une responsabilité limitée.

Voilà qui termine mon exposé.

**Le président:** Monsieur Connolly, je vous remercie de nous avoir suggéré des amendements. J'imagine que vous n'avez pas fixé un prix pour votre dernière observation, vous n'avez pas cité de chiffre.

**M. Connolly:** Non.

**Le président:** D'accord. Nous passons maintenant aux questions, car cela permettra d'approfondir certains passages de votre mémoire.

**M. Belsher:** Nous vous souhaitons la bienvenue à Ottawa. Depuis un certain temps j'attendais la visite des représentants de New Westminster. Monsieur le président,

**[Texte]**

the route we were shown on the video. I do it twice a week, to and from, and the pictures did not exaggerate. That is the point I want to confirm in New Westminster's presentation before the committee today. There is no quick and easy solution to it, either, because the city is built, the river is there, and the railways are there.

In dealing with Bill C-105, it is the Railway Safety Act we are trying to come to grips with. You feel there is a real necessity of retaining Part I of that old relocation act as what, as a club or as a court of last resort? Relocation is part of Bill C-105.

**Mr. Connolly:** I think of it as a court of last resort, because the provisions of Bill C-105 would tend to leave us more open to the situation where the only way we could achieve relocation is if we agreed to everything the railways wanted and ostensibly paid all the costs. Without the provisions of Part I, we have very few options, and it could substantially increase costs if the railways are agreeable to the relocation.

**Mr. Belsher:** I think there have been upwards of maybe 20 relocation projects carried out. Only one has gone the route of using the legislative process, and that is the Regina case, which is still ongoing. This would lead me to think that this is not the answer to it all, either.

**Mr. John Edsforth (Travacon Research, Consultant to City of New Westminster):** If I may respond to that, sir, I think the fact of the existence of the provisions of Part I has been a factor in those voluntary relocations, and I think it gives the municipality some degree of bargaining position that it does not otherwise possess if the option is there to make application.

• 1000

I might say, in our own case, we are dealing with the railways on our own Front Street problem. Our intent, if at all possible, is to achieve a voluntary relocation. We are not particularly enamoured of the idea of going into a Regina-type proceeding if we can avoid it. The existence of those provisions allows us to deal with the railways on a bit more of an even basis than we would otherwise do, so I see it as being a positive factor, even where it does not get formally invoked in a proceeding.

**Mr. Belsher:** Later on in your presentation you talk about the consultative process with municipalities on drafting of regulations. Is the FCM the consultative process you are recommending to us; or what were you thinking of?

**Mr. Connolly:** It is certainly one process that is available, and probably at this point in time, with the structures in place, it is the only one that is reasonable to consider. But there may be others. It is just that there be some form of consultative process.

**[Traduction]**

je dois avouer que je suis un des pauvres diables qui emprunte cette route que nous avons vue sur la bande magnétoscopique, je la prends deux fois par semaine, dans les deux sens, et je vous assure que ces images sont véridiques. C'est une précision que je tenais à apporter avant de commencer. Cela dit, il n'y a pas de solution évidente car la ville est construite, la rivière est là et les voies ferrées existent.

Avec le Bill C-105, c'est en réalité la Loi sur la sécurité ferroviaire que nous essayons de cerner. Vous êtes convaincus de la nécessité de conserver la Partie I de cette ancienne Loi sur le déplacement des lignes; pour vous, est-ce que c'est une arme ou un dernier recours? Le déplacement est traité également dans le Bill C-105.

**M. Connolly:** Je pense que c'est un dernier recours, car les dispositions du Bill C-105 ont plutôt tendance à faire du déplacement des lignes une capitulation devant les exigences des compagnies de chemins de fer, ce qui ne nous empêcherait pas d'en payer les frais. Sans les dispositions de la Partie I, nous avons très peu d'options, et cela risque d'augmenter les coûts considérablement, même quand les chemins de fer sont d'accord pour déménager.

**M. Belsher:** Je pense qu'une vingtaine de projets de déplacement ont été menés à bien; un seul a suivi la voie législative, c'est le cas de Regina qui n'est pas terminé. J'aurais tendance à penser, dans ces conditions, que ce n'est pas une panacée.

**M. John Edsforth (Travacon Research, expert auprès de la municipalité de New Westminster):** Eh bien, monsieur, je pense que c'est l'existence de ces dispositions de la Partie I qui a facilité le déplacement volontaire de ces voies; en effet, ces dispositions donnent aux municipalités certains outils de négociation dont elles ne disposeraient pas autrement.

Dans le cas de notre problème de Front Street, nous essayons de négocier avec les chemins de fer et, dans la mesure du possible, de nous mettre d'accord volontairement sur le déplacement des lignes. Nous ne tenons absolument pas à suivre la même voie que Regina. Du fait qu'elles existent, ces dispositions nous permettent de traiter avec les chemins de fer un peu plus sur un pied d'égalité et pour nous, c'est un facteur positif, même si nous ne devons pas les invoquer légalement.

**M. Belsher:** Un peu plus tard, vous avez parlé du processus consultatif avec les municipalités pour la rédaction de la réglementation. Recommandez-vous de passer par la FCM pour ce processus consultatif; qu'envisagez-vous?

**M. Connolly:** C'est certainement un intermédiaire auquel on peut faire appel, et compte tenu de ce qui existe à l'heure actuelle, c'est probablement la seule solution raisonnable. Mais il y en a peut-être d'autres. L'important, c'est que la consultation existe.

[Text]

**Mr. Belsher:** Before this legislation was drafted there had been an ongoing consultative process through the FCM—that arm, their transportation committee—and that was over a period of two years. We as a government endorse the consultative process, but I want to know if there was more to that consultative process you are envisioning in your recommendation to us.

**Mr. Edsforth:** If I could add to Mr. Connolly's earlier reply, sir, we recently had the example of development of regulations in connection with the proclamation of the NTA. I am thinking particularly of the interswitching regulations that had to be put in place before the act could be proclaimed. I thought it was very well handled by the people who were involved in it. They went across the country and had meetings with interested shipper groups in pretty well every major city of the country, and everybody got their two cents worth in. Everybody expected it to be a very difficult process, because it was quite controversial in some respects, but I thought it went very smoothly. A major hearing was avoided, which I think is always positive, and everybody felt they got their money's worth in terms of having an input.

Possibly something of that order would be appropriate in this case, at least for the first cut, because I would see, looking at the number of provisions of the Railway Act that are going to be either amended or repealed by Bill C-105, you are going to have quite a bit of development of regulations before you can proclaim this proposed act to be in force. It might be a good time to air it out in that manner.

It is difficult for the FCM, all by itself, to sort of look after things as diverse as the municipalities across the country. Possibly that would argue in favour of a bit broader—

**Mr. Belsher:** I think the department has done quite a good job in the consultative process in the development of the legislation up until now.

**Mr. Edsforth:** I believe that is true, sir; yes.

**Mr. Belsher:** I would think that would be ongoing. I cannot see them suddenly now changing the tactics of what they would do.

**Mr. Edsforth:** I believe that is true, sir.

**Mr. Belsher:** One of the New Westminster aldermen phoned and asked if the committee could come to British Columbia for hearings. I conveyed, on behalf of the committee, Mr. Chairman, that we were only going to be in Ottawa for this legislative process, but we were looking forward to hearing from concerned people. I think we are accomplishing what we really wanted, and we are also hearing what New Westminster's message is as well. I know they have also contacted municipalities in my own riding to ask them to pay attention to it as well.

Thank you very much, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Belsher. Mr. Robichaud.

[Translation]

**M. Belsher:** Avant la préparation de ce projet de loi, il y a eu de longues consultations par l'entremise de la FCM, en particulier de leur comité des transports, des consultations qui se sont échelonnées sur deux ans. Notre gouvernement réaffirme l'importance du processus consultatif, mais j'aimerais savoir si l'exercice que vous envisagez va plus loin.

**M. Edsforth:** J'aimerais compléter la réponse que M. Connolly vous a donnée tout à l'heure. Récemment, des règlements ont été préparés dans le cadre de la LNT. Je pense en particulier au règlement sur les aiguillages qu'il a fallu mettre en vigueur avant de pouvoir proclamer la loi. Les responsables ont très bien fait les choses. Ils sont allés dans tout le pays organiser des rencontres avec les groupes d'expéditeurs intéressés, avec les maires de pratiquement toutes les grandes villes du pays, et tout le monde a pu donner son avis. On s'attendait à un processus pénible car ces dispositions étaient très controversées, mais j'ai trouvé que cela se passait très bien. On a évité de grandes audiences, ce qui est toujours une bonne chose, et tout le monde a eu l'impression d'avoir pu se faire entendre.

C'est peut-être une idée à reprendre dans ce cas, du moins au départ, car si l'on considère le nombre de dispositions de la Loi sur les chemins de fer qui seront modifiées ou abrogées par le projet de loi C-105, il faudra certainement mettre en place beaucoup de règlements avant de pouvoir proclamer cette loi. Ce serait peut-être une bonne idée de commencer par là.

Pour la FCM, il n'est pas facile de se débrouiller seule étant donné la diversité qui existe parmi les municipalités. Ce serait peut-être une raison d'élargir. . .

**M. Belsher:** À mon avis, le ministère a très bien organisé la consultation sur la législation jusqu'à présent.

**M. Edsforth:** Oui, je le crois aussi, monsieur.

**M. Belsher:** C'est un exercice permanent; je vois mal comment il pourrait changer de tactique maintenant.

**M. Edsforth:** Je crois que c'est exact, monsieur.

**M. Belsher:** Un des échevins de New Westminster m'a téléphoné et m'a demandé si le Comité ne pourrait pas se rendre en Colombie-Britannique pour une audience. Je lui ai répondu, au nom du Comité, monsieur le président, que nous avions l'intention de rester à Ottawa, mais que nous attendions la visite de personnes intéressées. En fait, je crois que nous avons accompli ce que nous voulions faire, et soyez certains que nous avons entendu le message de New Westminster également. Je sais que certaines municipalités de ma circonscription ont été prévenues également, on leur a dit d'y faire attention.

Merci beaucoup, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Belsher. Monsieur Robichaud.

[Texte]

**M. Robichaud:** Merci, monsieur le président.

I would like to thank the witnesses for taking the time to come here, and especially for submitting some very well prepared amendments which will greatly help the work of the committee.

We have seen from your presentation that the highways and the railways have a lot of problems that are common to one another. Have you ever estimated just how much money it would take to correct most of these problem situations? It seems to be a very awkward situation.

• 1005

**Mr. Connolly:** Our estimated project cost is \$7.2 million for the particular one I showed you, the Front Street problem. One of the others I showed you, which is Braid Street, is estimated at \$4.2 million. Those are considered to be the two where the city would have to be involved in grade separation.

There are several other possible grade separation schemes, but they would in all probability involve private property developers because it involves rezoning and redevelopment of lands. But in that particular one I noted, it is \$7.2 million for the one project.

**Mr. Robichaud:** I believe it was \$4 million for another.

**Mr. Connolly:** For another it was \$4.2 million.

**Mr. Robichaud:** You also propose an amendment to the consultative committee where there should be a member representing municipalities. Are you content that one member would properly represent the municipalities on a committee that has members from four or five railroads?

**Mr. Connolly:** John, perhaps you could answer that.

**Mr. Edsforth:** I think one member would go a long way to meeting our needs. Although the railways have a number of representatives, they will be counterbalanced by such people as shipper representatives and labour representatives. Probably one would be appropriate to our interests.

**Mr. Robichaud:** Thank you.

**Mr. Waddell:** First of all I would like to thank the committee for letting me pose a question or two. I am not a regular member of the committee.

**The Chairman:** You are a surrogate.

**Mr. Waddell:** The expert here is on my right, from Regina. He knows it upside down and so on. He never plays chicken with the railway.

**The Chairman:** He just plays chicken with this committee.

**Mr. Benjamin:** My feathers get ruffled often.

[Traduction]

**Mr. Robichaud:** Thank you, Mr. Chairman.

Je tiens à remercier nos témoins qui ont pris la peine de venir ici, et qui ont surtout préparé d'excellents amendements qui nous seront précieux dans notre travail.

D'après ce que vous expliquez, les routes et les chemins de fer ont beaucoup de problèmes en commun. Avez-vous cherché à évaluer combien il en coûterait pour rectifier la plupart de ces problèmes? C'est une situation qui semble particulièrement difficile.

**M. Connolly:** Le projet que je vous ai montré, qui doit servir à rectifier le problème de la rue Front, doit coûter 7.2 millions de dollars. Je vous en ai montré un autre, pour la rue Braid, qui doit coûter 4.2 millions de dollars. Ce sont les deux projets qui comprennent un étagement des voies.

Il y a d'autres possibilités d'étagement des voies, mais selon toute probabilité, c'est le secteur privé qui s'en occupera car il y a des questions de changement de zonage et il s'agit de terres qui seront probablement réaménagées par des intérêts privés. Mais le projet que je vous ai cité est évalué à 7.2 millions de dollars.

**M. Robichaud:** Il y avait aussi 4 millions de dollars pour un autre projet.

**M. Connolly:** 4.2 millions de dollars pour l'autre.

**M. Robichaud:** Vous voulez également modifier les dispositions relatives au comité consultatif pour que les municipalités y soient représentées. Pensez-vous qu'une seule personne suffirait pour défendre les intérêts des municipalités au sein d'un comité constitué de représentants de quatre ou cinq compagnies de chemin de fer?

**M. Connolly:** John, peut-être pourriez-vous répondre.

**M. Edsforth:** Je pense qu'une personne pourrait fort bien défendre nos intérêts. Effectivement, les chemins de fer sont représentés par plusieurs personnes, mais cela est compensé par la présence des représentants des expéditeurs et des syndicats. Je pense qu'une personne défendrait fort bien nos intérêts.

**M. Robichaud:** Merci.

**M. Waddell:** Pour commencer, je remercie le Comité de m'avoir autorisé à poser une question ou deux. Je ne suis pas un membre régulier du Comité.

**Le président:** Vous êtes un remplaçant.

**M. Waddell:** Le véritable expert est à ma droite, il est de Regina. Il connaît la question sur le bout du doigt. Lui ne laisse jamais les chemins de fer le prendre pour cible.

**Le président:** Seulement le Comité.

**M. Benjamin:** Je m'énerve souvent.

[Text]

**Mr. Waddell:** I missed your video, but I am not sure I need it because I was in New Westminster, not last night but the night before, driving through the area.

I note in your brief the incredible fact that 40% of the economy of western Canada, meaning I guess the shipping of goods, flows in fact through the funnel of New Westminster. I am sure the committee has noted that.

There has been talk of a rapid transit route. Now, I do not know if that is going to affect New Westminster because the light rapid transit is there. If railways are upgraded into providing additional rapid transit, either in the New Westminster area or out to the valley, or through the Port Coquitlam area and so on, would that have any effect on some of the things you have been saying in the brief?

**Mr. Connolly:** To my knowledge it would not. My understanding of any proposed transit rail use is that the terminus would be Vancouver. I think it is most unlikely that it would be New Westminster, particularly given the fact that the Skytrain bridge to Surrey is currently under construction and there are plans for extension to Coquitlam. I think it is unlikely that we would see passenger service in this particular area.

**Mr. Waddell:** If there were any upgrading of passenger services, would that have any effect on what you have said in your brief, or is this mostly pertaining to freight and so on?

**Mr. Connolly:** It is primarily pertaining to freight.

**Mr. Waddell:** I do not know if the committee is going to hear from other municipalities in your area, but you have a relationship with the other municipalities, like Coquitlam and on over into Port Moody and Port Coquitlam. Would those municipalities have the same kind of problems that you are reflecting in this brief?

**Mr. Connolly:** Many of them have similar problems. The City of Port Coquitlam has the CP rail yards located within their municipality. The District of Surrey has the CN yards at Port Mann. Certainly a great deal of rail traffic is concentrated through Port Moody. The CP main line runs through Port Moody to Vancouver harbour. So a number of municipalities have a multitude of road-rail types and urban development-rail types of problems.

• 1010

**The Chairman:** They may have the problem, but do they have the Front Street situation you showed in the film?

**Mr. Connolly:** Offhand, I cannot think of any that are—

**The Chairman:** As bad as that.

[Translation]

**M. Waddell:** Je n'ai pas vu votre film, mais comme j'étais à New Westminster avant hier soir, comme j'ai traversé la région en voiture, je n'en avais probablement pas besoin.

Dans votre mémoire, vous expliquez, ce qui semble incroyable, que 40 p. 100 de l'économie de l'Ouest du Canada, j'imagine que cela signifie la circulation des marchandises, passent par l'étranglement de New Westminster. Je suis certain que le Comité l'aura remarqué.

On a parlé d'une voie rapide. Je ne sais pas si cela affectera New Westminster car il y a déjà en quelque sorte une voie rapide. Si les chemins de fer s'équipent d'une voie ferroviaire rapide, soit dans la région de New Westminster, soit dans la vallée, ou encore dans le secteur de Port Coquitlam, est-ce que la position que vous adoptez dans votre mémoire changerait?

**M. Connolly:** Pas que je sache. Chaque fois qu'on me parle d'une voie ferroviaire rapide, c'est toujours Vancouver qui est le terminus. Il y a fort peu de chances pour qu'on choisisse New Westminster, surtout que le pont ferroviaire du Skytrain vers Surrey est en cours de construction et qu'il doit être prolongé jusqu'à Coquitlam. Il est fort peu probable que le trafic passagers passe par cette région.

**M. Waddell:** Si l'on améliore le service passagers, est-ce que cela modifiera votre position ou bien est-ce que vous parlez surtout du transport des marchandises?

**M. Connolly:** Surtout du transport des marchandises.

**M. Waddell:** Je ne sais pas si d'autres municipalités de votre région ont l'intention de s'adresser au Comité, mais vous avez des liens avec les autres municipalités, par exemple Coquitlam, Port Moody et Port Coquitlam. Est-ce que ces municipalités ont des problèmes comparables à ceux dont vous parlez dans votre mémoire?

**M. Connolly:** Très souvent leurs problèmes sont comparables. Les triages du CP sont situés dans la municipalité de Port Coquitlam; ceux du CN sont situés dans le district de Surrey, à Port Mann. À Port Moody, il y a un important trafic ferroviaire. La ligne principale du CP passe par Port Moody pour se rendre au port de Vancouver. Certaines municipalités connaissent des problèmes à cause de l'infrastructure routière et ferroviaire dans le contexte du développement urbain.

**Le président:** Peut-être ces municipalités ont-elles un problème, mais connaissent-elles une situation comme celle que vous nous avez montrée dans le film au sujet de la rue Front?

**M. Connolly:** À brûle-pourpoint je n'en connais pas qui soient aussi. . .

**Le président:** Mauvaises que celles-là.

[Texte]

**Mr. Connolly:** —as bad as that.

**Mr. Belsher:** They have level crossings.

**Mr. Connolly:** Level crossings would be the primary problem.

**Mr. Waddell:** But some of the matters in your brief, in terms of the fact that the municipality might have to shoulder more costs on level crossings and so on, would have the same effect.

**Mr. Connolly:** Oh yes. Most definitely.

**Mr. Waddell:** Where would the municipality get the additional moneys to pay, if it had a higher share to pay for relocations?

**Mr. Connolly:** We would probably have to borrow and it would come out of our general revenue tax base.

**Mr. Waddell:** So it would mean increased municipal taxes?

**Mr. Connolly:** Yes, it would.

**Mr. Waddell:** Are there any other sources?

**Mr. Connolly:** Depending on whether or not we are successful, we may have some provincial funding assistance. But that is dependent upon provincial approval, and at this time we do not have any assurance that they are going to share on Front Street at all.

**Mr. Waddell:** Have you had that in the past?

**Mr. Connolly:** No, we have not.

**Mr. Waddell:** I just want to clarify one other point, your answer to Mr. Belsher.

On page 5 of your brief you state:

Accordingly, it is the position of the Corporation of the City of New Westminster that Bill C-105 be amended so that the provisions of Part I of the RRCA would remain in force.

—and you give us specific amendments. I gather, then, that your position is that this particular bill, in incorporating some of the provisions of the old act, is insufficient.

**Mr. Connolly:** That is correct.

**Mr. Waddell:** Is that what you are saying? Could you just summarize that again?

**Mr. Connolly:** Yes. Bill C-105 brings forward, in modified form, Parts II and III of the RRCA, but it does not bring forward Part I. We are proposing that Part I of the RRCA should be retained.

**The Chairman:** Which is the public process part.

**Mr. Connolly:** That is correct.

**Mr. Waddell:** And was that by rolling it into this bill, or keeping the other act?

[Traduction]

**M. Connolly:** Exactement.

**M. Belsher:** Elles ont des passages à niveau.

**M. Connolly:** En fait c'est ça le problème principal.

**M. Waddell:** Mais je suppose que certaines constatations que vous faites dans votre mémoire au sujet des frais que devraient encourir les municipalités, pour les passages à niveau etc., tout cela ne change pas.

**M. Connolly:** Non.

**M. Waddell:** D'où les municipalités pourraient-elles obtenir les fonds nécessaires à une plus grande participation aux frais de déplacement des voies?

**M. Connolly:** Il faudrait sans doute emprunter à même les recettes générales de l'assiette fiscale.

**M. Waddell:** Cela signifie une augmentation des taxes municipales?

**M. Connolly:** Oui.

**M. Waddell:** Les fonds pourraient-ils provenir d'autre part?

**M. Connolly:** Peut-être de la province si on a de la chance, mais il faut que celle-ci soit d'accord et à l'heure actuelle rien ne nous assure cette participation dans le cas de la rue Front.

**M. Waddell:** Avez-vous déjà pu en bénéficier dans le passé?

**M. Connolly:** Non.

**M. Waddell:** J'aimerais préciser autre chose que vous avez évoqué dans votre réponse à M. Belsher.

À la page 5 de votre mémoire vous dites:

Par conséquent, la municipalité de New Westminster estime que le projet de loi C-105 devrait être modifié pour maintenir en vigueur les dispositions de la partie I de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemins de fer.

... et vous nous donnez des amendements précis. Cela voudrait-il dire qu'à votre avis le projet de loi, qui incorpore pourtant certaines dispositions de l'ancienne loi, ne va pas assez loin?

**M. Connolly:** C'est exact.

**M. Waddell:** Vraiment? Pourriez-vous nous expliquer brièvement pourquoi?

**M. Connolly:** Oui. Le projet de loi C-105 reprend les parties II et III de la Loi sous une forme modifiée, mais laisse tomber la partie I. Nous proposons que cette partie I soit maintenue.

**Le président:** Celle qui vise la participation publique.

**M. Connolly:** Oui.

**M. Waddell:** Devrait-on réunir le tout ou conserver également l'ancienne loi?

*[Text]*

**Mr. Edsforth:** It would be probably preferable at this point in time to keep it as a separate act, rather than trying to roll it into this one, in that I suspect that it needs a bit of work in its own right and it probably would be disadvantageous to prolong or delay proceedings of Bill C-105 on that account. I would think it is another job for another day to fix that one up where it needs fixing to keep it in force.

**Mr. Taylor:** I enjoyed the reading of your brief very much, and also the video.

One thing I noticed in the video is the thing we should try always to avoid when a road crosses a railway crossing: that it crosses at a very bad angle. Crossings are dangerous enough when you cross at a right angle, but when you are at that angle many people just will not turn their head around to look, and maybe that is the reason why there are so many accidents.

However, I think your submissions are very sound, personally.

I wonder if you could give me the traffic counts, in the first picture and the second picture, of vehicles and of trains. Would you happen to have those?

**Mr. Connolly:** Yes. The street carries currently approximately 8,000 vehicles per day. I think under peak-hour conditions it is about 800 vehicles per day. If it is upgraded, the traffic volumes are projected to increase initially to approximately 1,000 vehicles a day.

John, do you have the rail counts?

**Mr. Edsforth:** The train movements for all three railways combined—that is, CN, CP, and B.C. Hydro—are approximately 20 movements per day through that area. Burlington Northern does not at this point operate its own operation; CP is, at least on a temporary basis, handling BN's traffic for it.

**Mr. Taylor:** And probably more than half is in the daylight hours.

**Mr. Edsforth:** I would say that it is virtually all in the daylight hours. There might be the odd night movement, but it is mainly in the daylight hours.

**Mr. Taylor:** Is that pretty well true for the second picture you had also?

• 1015

**Mr. Edsforth:** In the second set of pictures the train count there is very high. I have never actually seen the statistics on it, but it must be about 50 moves a day, or something like that—very, very high. Mr. Connolly will probably have some idea on the vehicle count.

**Mr. Connolly:** Yes. The vehicle count is substantially lower in that particular instance. I do not recall the daily count. I think if I remember correctly, the peak-hourly count is in the order of 150 vehicles per hour. So it may be in the order of 1,500 vehicles per day, but the train movements, as Mr. Edsforth noted, are substantially

*[Translation]*

**M. Edsforth:** Il conviendrait sans doute de conserver l'ancienne loi plutôt que de tout réunir. Je pense en effet qu'il ne faudrait pas retarder l'adoption du projet de loi C-105 pour mettre au point cette partie de l'ancienne loi. Cela pourrait se faire plus tard.

**M. Taylor:** J'ai beaucoup aimé lire votre mémoire et regarder le vidéo.

J'ai remarqué quelque chose dans celui-ci: il faudrait essayer de faire en sorte que les passages à niveau coupent la route de façon perpendiculaire. Les passages à niveau sont déjà suffisamment dangereux et quand ils forment avec la route un angle aigu, cela peut poser des problèmes. C'est sans doute la raison pour laquelle il y a tant d'accidents.

Je pense que votre exposé a été très bien pensé.

Pourriez-vous me donner le dénombrement des véhicules et des trains dans le premier vidéo et dans le second. Auriez-vous ces chiffres?

**M. Connolly:** Oui. À l'heure actuelle, 8,000 véhicules par jour passent sur cette route. Je pense que le chiffre est de 800 pour les heures de pointe. Si les installations sont améliorées le volume devrait passer à mille véhicules par jour.

John, avez-vous les chiffres pour les trains?

**M. Edsforth:** Pour les trois chemins de fer combinés, le CN, le CP et B.C. Hydro, il y a 20 mouvements par jour. Burlington Northern n'a pas sa propre exploitation à l'heure actuelle, mais CP, du moins temporairement, s'occupe du trafic de la BN.

**M. Taylor:** Et sans doute plus de la moitié de ce trafic a lieu pendant la journée.

**M. Edsforth:** Presque tout le trafic se fait pendant la journée, même si parfois il y en a la nuit.

**M. Taylor:** Et cela vaut également pour le deuxième vidéo?

**M. Edsforth:** Dans la deuxième série de photos, le trafic ferroviaire est très élevé. Je n'ai jamais vu les chiffres mais il doit s'agir de 50 déplacements par jour, ce qui est très important. M. Connolly aura certainement des chiffres à vous donner en ce qui concerne le transport routier.

**M. Connolly:** Oui. Dans ce cas, les chiffres pour les véhicules automobiles sont nettement moins élevés. Je ne me rappelle pas le chiffre quotidien mais pour les heures de pointe, il s'agit de 150 véhicules par heure. Il s'agit donc peut-être de 1,500 véhicules par jour. Cependant dans le cas du transport ferroviaire, comme M. Edsforth

[Texte]

higher. It is very close to the Burlington Northern yard facility and there are also CN and CP crossings as well.

**Mr. Taylor:** Thank you very much.

**Mr. Cochrane:** I have just a brief question. Under the old RRCA, how much did the city of New Westminster receive? By the looks of it you have not done anything for years to your crossing situation under the existing legislation. Did you apply and were rejected? Or did you apply and that represents some improvement?

**Mr. Connolly:** What you see represents an improvement. If you recall there was one area where there were steel arches going over the road. That is a grade separation that was achieved in the early 1970s, which pre-dates my presence with the city. My understanding is that there was extensive negotiation with the railways to achieve more or less what we are attempting to achieve now. The maximum they could reach agreement on was that one grade separation. As to the amount of funding assistance that was obtained, I am afraid I do not know.

**Mr. Cochrane:** Okay. Was there the necessity at that time of getting agreement, or could the CTC dictate? You mentioned that as a concern.

**Mr. Connolly:** That would have pre-dated the RRCA because I believe the RRCA was proclaimed in 1974, and that work would have pre-dated that.

**Mr. Cochrane:** So since 1974 you really have not had any significant improvement or an infusion of federal funds under the RRCA to improve the situation in New Westminster.

**Mr. Connolly:** That is correct.

**Mr. Cochrane:** Because of a lack of application, or a lack of agreement?

**Mr. Connolly:** I think after the earlier negotiations they gave up in despair. That is the sense I have of it.

The other fact too, I think, is that it has been partly related to the economy and the financial capability of the city, and the actual need in terms of traffic requirements. Our traffic volumes have increased dramatically, a great deal of it originating from outside the city. The new provincial highway system has to some degree added to our traffic load, and made it much more a necessity now to achieve this.

**Mr. Cochrane:** The lumber crossings are without gates. Have you not applied for some of those? I know when I was mayor of Moncton we just applied and we got them regularly. In fact they forced us in some situations where we did not think the need was there.

[Traduction]

l'a dit, les chiffres sont beaucoup plus importants. Nous nous trouvons là près de la gare de triage de Burlington Northern et il y a également des passages à niveau du CN et du CP.

**M. Taylor:** Merci.

**M. Cochrane:** Une question, rapidement. Dans le cadre de l'ancienne Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemins de fer, combien recevait la ville de New Westminster? Si je ne me trompe, vous n'avez pas fait grand chose pendant de nombreuses années pour modifier la situation des passages à niveau. Avez-vous présenté des demandes qui auraient été rejetées? Ce que nous voyons actuellement représente-t-il une amélioration?

**M. Connolly:** Oui, cela représente une amélioration. Vous vous souviendrez sans doute d'une partie où des arches en acier enjambaient la route. Il s'agit en fait d'un saut-de-mouton qui a été construit au début des années 70, avant que je n'arrive dans la ville. Il y aurait eu des négociations importantes avec les chemins de fer afin de réaliser ce que nous essayons de réaliser à l'heure actuelle. Le seul résultat de toutes ces négociations a été précisément ce saut-de-mouton. Je ne pourrais cependant vous donner des précisions au sujet du financement de ces travaux.

**M. Cochrane:** Bien. Devait-on à cette époque obtenir l'approbation des autorités ou la CCT pouvait-elle dicter quoi faire? Vous avez parlé de cette question vous avez dit que c'était une préoccupation.

**M. Connolly:** Tout cela est antérieur à l'adoption de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemins de fer qui a été proclamée en 1974.

**M. Cochrane:** Ainsi donc depuis 1974, vous n'avez pas fait d'améliorations importantes, vous n'avez pas obtenu de fonds fédéraux dans le cadre de la Loi qui auraient permis d'améliorer la situation à New Westminster.

**M. Connolly:** C'est exact.

**M. Cochrane:** Parce que vous ne nous l'avez pas demandé ou parce que vous n'avez pas pu obtenir l'approbation des autorités?

**M. Connolly:** Après les négociations précédentes l'atmosphère était au désespoir. C'est du moins ce que j'en pense.

Il faut également dire que toutes ces questions tenaient compte de la situation économique et financière de la ville et des besoins réels en matière de circulation. Le volume de celle-ci a augmenté considérablement et la nouvelle grand-route provinciale a contribué à une augmentation de la charge de trafic, ce qui rend les choses encore plus impérieuses à l'heure actuelle.

**M. Cochrane:** Les passages à niveau des usines de bois ne sont pas munis de barrières. Avez-vous présenté une demande en ce sens? Lorsque j'étais maire de Moncton, il fallait simplement demander pour recevoir. En fait, on nous a même forcés à installer certaines barrières aux

[Text]

**Mr. Connolly:** We have not applied for gates at that location. We have applied for gates at one of the other level crossings that was shown in a very short clip. We have an application now for upgrading of the crossing and signalization. Our efforts on this one, though, are to achieve grade separation.

**Mr. Cochrane:** Do you want a separation at that particular one?

**Mr. Connolly:** Yes, and consolidation of the trackage as well, so that rather than having two grade-level crossings, we have one grade-separated crossing.

**Mr. Cochrane:** Okay. You made reference to whistle blowing. I guess every municipal politician, or employee, goes through that at some point in time. Is the current stipulation about whistle blowing now in the regulations, or in the RRCA?

**Mr. Edsforth:** It is in the Railway Act, I believe, right now.

**Mr. Cochrane:** Okay, and you are concerned that it is not in the new one and it is going to be in the regulations.

**Mr. Edsforth:** Well, it will be in regulations rather than a matter of legislation. As I said, that per se does not bother us too much, as long as we see some kind of a reasonable process of developing the regulations.

**Mr. Cochrane:** I always had it right up there with doggy-doo, on my list of priorities. Okay.

Okay, thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Cochrane. I want to compliment members for being short, succinct, and penetrating in their questions. Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Edsforth, you have been in front of this committee a couple times before, I think.

**Mr. Edsforth:** Yes, sir, in respect of the WGTA and also the NTA.

**Mr. Benjamin:** You were on the wrong side in those too.

**Mr. Edsforth:** Not in the case of the WGTA, sir. I did not do any good. I was going to say that I was on the right side but it did not get me anywhere.

**Mr. Benjamin:** Anyway, I am glad to see you again.

**Mr. Edsforth:** Good to see you also, sir.

**Mr. Benjamin:** Gentlemen, I have been listening to members and others from the lower mainland of British

[Translation]

passages à niveau alors que nous estimions que le besoin ne s'en faisait pas sentir.

**M. Connolly:** Nous n'avons pas demandé de barrières pour cet endroit. Nous en avons demandé pour un autre endroit que vous avez pu voir lors du petit vidéo. Nous avons présenté une demande à l'heure actuelle en vue d'améliorer les passages à niveau ainsi que la signalisation. Nous voulons dans ce cas précis obtenir l'installation d'un saut-de-mouton.

**M. Cochrane:** Vraiment?

**M. Connolly:** Oui, et un regroupement de la voie, de telle façon qu'au lieu de deux passages à niveau on ait plus qu'un seul saut-de-mouton.

**M. Cochrane:** Bien. Vous avez parlé des coups de sifflets. Tous les politiciens municipaux, tous les employés en savent quelque chose. Est-ce que cette question est réglée dans les règlements à l'heure actuelle ou dans la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemins de fer?

**M. Edsforth:** Dans la Loi sur les chemins de fer si je ne me trompe.

**M. Cochrane:** Et vous vous préoccupez du fait que cette stipulation ne se retrouvera pas dans la nouvelle loi mais bien dans les règlements.

**M. Edsforth:** Oui. Ce qui ne nous préoccupe pas tellement pourvu que l'on envisage un processus raisonnable d'élaboration des règlements.

**M. Cochrane:** Cela faisait toujours partie de ma liste des priorités de même que les problèmes que me causent les chiens.

Très bien, merci monsieur le président.

**Le président:** Merci monsieur Cochrane. Je voudrais féliciter les membres du Comité d'être aussi succincts et de poser des questions aussi pénétrantes. Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur Edsforth, vous avez déjà témoigné deux fois devant le Comité n'est-ce pas?

**M. Edsforth:** Oui, dans le cadre de la Loi sur le transport des grains de l'Ouest ainsi que sur la Loi nationale sur les transports.

**M. Benjamin:** Et vous étiez du mauvais côté de la barrière dans les deux cas.

**M. Edsforth:** Pas dans le cas de la Loi sur le transport des grains des Prairies. Cela ne m'a pas aidé évidemment, et je ne peux donc pas dire que j'étais du bon côté non plus.

**M. Benjamin:** Je suis heureux de vous voir ici à nouveau.

**M. Edsforth:** Moi aussi.

**M. Benjamin:** Depuis 20 ans j'écoute les députés et les représentants du sud de la province de Colombie-

[Texte]

Columbia for 20 years. Every time I am out there, I take one look at the traffic and the transportation requirements, it is a boar's nest.

[Traduction]

Britannique. Chaque fois que je me rends dans cette région, j'étudie la question du trafic et des exigences en matière de transport et je dois vous dire que c'est à s'arracher les cheveux.

• 1020

Has there ever been any attempt to get any kind of an agreement and a master plan? You cannot do each of the municipalities in the lower mainland in isolation. Nobody wants railway yards any more. In the case of the lower mainland of B.C., there is nowhere else to go. You cannot put those things on the side of a mountain. You can put some houses, maybe, but. . .

There are four different railways operating in that little geographic area. Has anyone ever come up with any kind of a master plan that would provide for relocation of one to three rail lines into a lesser number, all the way down to one, that would be joint track, that would make improvements for Vancouver, New Westminster, Port Coquitlam, Port Moody—all those various municipalities? It seems to me the minute you start doing something of a significant nature in one municipality, you have a problem with the next one. It has a snowball effect.

**Mr. Connolly:** I would like to refer that to Mr. Edsforth, because he was the author of the Vancouver Rail Access Study that was put out in 1983.

**Mr. Edsforth:** We did look at that, Mr. Benjamin, to have a look at how the railways in Vancouver, all five of them, could better operate as a system. That was done on behalf of Transport Canada and the commission, and the four western provinces as co-sponsors. We identified a number of existing and potential problems, both with the ability of the railway system to support the port, which of course is its main function, and also to get along better with the municipalities in terms of interference, and we identified a lot of facility improvements that should take place.

We did review the concept of a terminal railway in Vancouver, where all the operations of all five would be banded together, and we were unable to go forward with it for a number of reasons, I would say mostly institutional in nature. It is one of the few areas where you get the railway companies and the labour interests on the same side of the issue. But there are major problems in trying to put them together on an inter-railway basis. We just were unable to find a solution where you could do that and make it workable, and therefore it has not gone forward.

In addition, it does create its own set of problems when you do that, because now, for instance, a company like CP can bring its traffic in and control it all the way through to its ultimate destination, be it at Roberts Bank, downtown Vancouver, or wherever; whereas if you had a terminal railway you would have to have that interface

A-t-on jamais essayé d'en arriver à une entente ou à un plan d'ensemble? Il est impossible d'envisager chaque municipalité du sud de la province de façon isolée. Personne ne veut plus de gare de triage. Dans le cas du sud de la province, tout l'espace est déjà occupé. On ne peut certainement pas envisager la possibilité d'installer les voies sur le flanc de la montagne. Les maisons peut-être mais. . .

Il y a quatre compagnies de chemin de fer différentes qui exploitent dans cette petite région. Est-ce que quelqu'un a jamais envisagé la possibilité de présenter un plan d'ensemble visant à réduire à une seule voie les quatre voies existantes. Cela serait sûrement une amélioration pour Vancouver, New Westminster, Port Coquitlam, Port Moody, etc. Il me semble que si l'on ne procède pas de cette façon toute initiative isolée dans un endroit aura des répercussions très importantes sur les autres.

**M. Connolly:** J'aimerais passer la parole à M. Edsforth qui est l'auteur de l'étude de l'Accessibilité par rail à Vancouver, étude qui été publiée en 1983.

**M. Edsforth:** Nous avons étudié cette question, monsieur Benjamin, afin de voir comment les cinq compagnies de chemin de fer qui opèrent à Vancouver pourraient mieux fonctionner en tant que système. Les travaux ont été faits au nom de Transport Canada et de la commission et les quatre provinces de l'ouest parrainaient également l'étude. Nous avons identifié un nombre de problèmes existants et potentiels en ce qui concerne la possibilité pour le réseau de chemin de fer de desservir le port qui est évidemment sa fonction principale mais également d'avoir un meilleur contact avec les municipalités. Nous avons identifié différentes améliorations qui devraient avoir lieu.

Nous avons passé en revue la possibilité d'une gare de chemin de fer à Vancouver où les opérations des cinq compagnies de chemins de fer pourraient être regroupées. Mais cela n'a abouti à rien pour un nombre de raisons, la plupart de nature institutionnelle. C'est en effet un rare domaine où les sociétés de chemin de fer et les intérêts syndicaux se retrouvent du même côté. Il y a des problèmes importants lorsque l'on veut faire fonctionner tout cela de concert. Nous n'avons pu trouver de solution durable et c'est la raison pour laquelle rien n'a été fait.

De plus, un tel regroupement présenterait ses propres problèmes. Ainsi, une compagnie comme CP peut acheminer son propre trafic, le contrôler jusqu'à sa destination ultime à Roberts Bank ou à la basse ville de Vancouver ou autre part. Si l'on implantait, par contre, une gare, CP devrait avoir des contacts avec celui-ci sans

[Text]

between CP and the terminal railway and back and forth. It turns out that most of the traffic that comes into Vancouver is a single-railway haul. A minority is actually moved between railways. So you would create some operating problems in that area.

I guess the short answer to the question is it was looked at, and along with the study sponsors, we just could not see a way to make the thing fly.

**Mr. Benjamin:** Unless you made the railways do it.

**Mr. Edsforth:** As I say, it is not just the railways. The unions play a large part in it also, because you have provincial unions, you have federal unions, you have different unions between CN and CP. You have Burlington Northern in there with another set again. It would really be very, very difficult somehow to find a way to put those all together.

**Mr. Benjamin:** Was anything looked at in the way of combining track and making it joint track and letting them all run their own trains on the thing?

**Mr. Edsforth:** That is the ideal solution. That basically is what we are trying to do on Front Street, where we have four railways side by side, running their own tracks. We are trying to "scrunch" them down to two. Time will tell how successful we are going to be there.

As an example of the kind of problem you get, you recall on the video seeing the CP and the BN line side by side under that bridge. What we want to do is to get the CP off its current right-of-way onto where the BN is right now. But now you have the question, whose track is that going to be? Is it going to be CP's, with BN having running rights to perpetuity or otherwise, or is it going to be BN with CP having running rights? If you ask the two railways, you will get two different answers to that question. That is basically the problem whenever you try to get railways to share facilities.

They do it in many places, such as around Toronto, for example. You see lots of areas there. But they say they love to do it as long as they control it and it comes to their benefit. What they dislike doing is doing it for somebody else's benefit. That is where you hit the sticky point.

Maybe we are not going to have the problem in New Westminster. Right at the moment our proposal has been given to the railways for their review and commentary. We have yet to hear back from them and maybe we are not going to have a problem in this case. But that is the kind of problem you get, as a general comment.

[Translation]

arrêt. Or, la plupart de la circulation qui arrive à Vancouver se fait par l'entremise d'une seule compagnie de chemin de fer. Cela créerait donc des problèmes d'exploitation.

La réponse donc à votre question est que l'on a envisagé une telle possibilité et que nous n'avons pas pensé, pas plus d'ailleurs que les parrains de l'étude, qu'il s'agissait d'une solution possible.

**M. Benjamin:** À moins que vous ne forciez les chemins de fer.

**M. Edsforth:** Ce n'est pas seulement les chemins de fer qu'il faudrait forcer, les syndicats jouent un rôle important dans toute cette question. Il y a des syndicats provinciaux, fédéraux et différents autres pour le CN et CP. Les employés de Burlington Northern sont affiliés à un autre syndicat. Ce serait donc par conséquent très difficile de trouver un terrain d'entente.

**M. Benjamin:** A-t-on pensé au regroupement des voies, à des voies conjointes, pour faire circuler les trains des différentes sociétés?

**M. Edsforth:** Ce serait la solution idéale. C'est ce que nous essayons de faire dans le cas de Front Street où il y a actuellement quatre voies différentes appartenant à quatre compagnies de chemin de fer différentes. Nous essayons de ne plus en avoir que deux. Il faudra attendre afin de voir si nous avons du succès.

Pour vous donner un exemple du genre de problème que nous rencontrons, vous vous rappellerez sans doute avoir vu dans l'extrait vidéo que les voies du CP et du BN étaient parallèles sous le pont. Ce que nous voulons faire c'est déloger le CP de sa voie propre et obliger ses trains à rouler sur la voie du BN. Vous voyez immédiatement que la question se pose de savoir à qui appartiendra la voie? Appartiendra-t-elle au CP et la BN aura-t-elle le droit de faire circuler ses trains à perpétuité sur ses voies ou l'inverse? Si vous posez la même question aux deux compagnies de chemin de fer vous aurez deux réponses différentes. C'est le problème chaque fois que l'on veut que les autres compagnies de chemin de fer partagent les installations.

Cela se passe dans beaucoup d'endroits, notamment en périphérie de Toronto par exemple. Cependant les compagnies de chemin de fer se prêtent à ce genre de situation pourvu qu'elles puissent contrôler les voies et que tout cela se fasse à leur avantage. Ce qu'elles n'aiment pas, c'est se déranger pour rendre la vie plus facile à quelqu'un d'autre. C'est là où le bât blesse.

Peut-être n'aurons-nous pas ce problème à New Westminster. À l'heure actuelle, les chemins de fer étudient notre proposition. Nous attendons de savoir ce qu'ils en pensent et peut-être les choses se feront-elles sans problème. Cependant, c'est le genre de choses auxquelles il faut s'attendre.

[Texte]

[Traduction]

• 1025

**Mr. Benjamin:** Are you aware of any discussions or any submissions to the government, or consultations with the government—the so-called new government Western Diversification Office—for funds being used out of that pool for such things as rail line relocations, grade separations, or what have you?

**Mr. Connolly:** Are you referring to the provincial. . .?

**Mr. Benjamin:** No, the federal one. We are debating the bill in Parliament right now.

**Mr. Connolly:** No, no, there have been no approaches in that regard.

**Mr. Benjamin:** You see, gentlemen, the problem is there is no money at present. There is some legislation on the books but there is no funding for any kind of operation, except for the application of Regina, which is now finished with the CTC and now is in the courts.

This has been going on since 1972 or 1973; it is 15 years. The city has grown and now the rail line relocation plan is so badly out of date it is worthless. But the city has the bit in its teeth and is determined to go ahead with it.

What would you think is required by way of legislation, or the present laws—the old ones, the Railway Act, the new National Transportation Act and this bill combined? Would they be sufficient under the leadership of the national government to get these things dealt with?

**Mr. Edsforth:** Provided that Part I is retained, I think the legislation you are considering right now, in general, is a very positive step toward meeting our objectives.

The problem of funding is somewhat of a separate issue, but it is obviously very, very important, and we are aware of the constraints on funds, or the lack of funds. I know this is really not a matter of legislation, to commit money, but we believe certainly that the amount of funds that should be set aside for these purposes should be vastly increased. We have CP on that, as we noted in our brief, and we believe there are a number of very worthy projects going begging right now for lack of money. I think it is very, very important that somehow additional commitment of funds be made available for this purpose.

**Mr. Benjamin:** The problem is that this administration and the previous ones all looked upon this sort of operation as an expense rather than an investment. There needs to be anywhere from \$1 million to \$200 million a year for 10 years. We are looking at \$1 billion to \$2 billion for grade separations and rail line relocations as a minimum.

Over a period of 10 years, if you were going to really do something about it, it would increase the efficiency of the rail operations, the safety of the public, the ramifications of it; it would make our railways more competitive, the cities more beautiful, whatever. But it is looked upon as an expense instead of an investment. I

**M. Benjamin:** Êtes-vous au courant de discussions ou de consultations qui auraient eu lieu avec le gouvernement et son nouveau Bureau de diversification de l'Ouest en vue d'obtenir des fonds pour le déplacement des voies, les sauts-de-moutons, etc.?

**M. Connolly:** Vous voulez parler du gouvernement provincial?

**M. Benjamin:** Non, fédéral. Nous sommes en train d'étudier le projet de loi au Parlement à l'heure actuelle.

**M. Connolly:** Non, rien n'a été fait à cet égard.

**M. Benjamin:** Le problème, en fait, est qu'il n'y a pas d'argent à l'heure actuelle. Un projet de loi a été présenté, mais aucun fonds n'a été prévu pour quelle coopération que ce soit sauf dans le cas de la demande de la ville de Regina, demande qui a passé l'étape de la CCT et est maintenant entre les mains des tribunaux.

Cela se passe depuis 1972 ou 1973, c'est-à-dire 15 ans. La ville a pris beaucoup d'expansion et le programme de déplacement des voies est tellement désuet qu'il ne sert plus à rien. Cependant la ville n'en démont pas.

Quel genre de législation devrions-nous avoir à l'heure actuelle? Les lois actuelles, la Loi sur les chemins de fer, la nouvelle Loi sur le transport et le projet de loi? Serait-il suffisant pour permettre justement la réalisation de tous ces travaux par le gouvernement fédéral?

**M. Edsforth:** Pourvu que l'on maintienne la partie I, la loi que vous êtes en train d'étudier représente un progrès très positif.

Le problème du financement est une question à part qui est évidemment extrêmement importante et nous sommes au courant des problèmes de financement et du manque de fonds. Ce n'est pas évidemment une question qui relève de la loi mais nous estimons que les montants qui devraient être réservés devraient être fortement augmentés. Comme nous l'avons dit dans notre mémoire, il y a beaucoup de projets qui ne peuvent être entrepris à l'heure actuelle par manque d'argent. Il est extrêmement important que des fonds supplémentaires soient consacrés à ce genre de choses.

**M. Benjamin:** Le problème est que cette administration de même que la précédente ont envisagé ce genre de dépenses comme des dépenses et non un investissement. Il faudrait dépenser de 1 à 200 millions de dollars par année pendant 10 ans. Cela représente 1 milliard ou 2 milliards de dollars pour la construction de sauts-de-moutons et le déplacements des voies.

Au cours d'une période de 10 ans, si l'on s'attelait à la tâche, cela augmenterait l'efficacité des compagnies de chemins de fer, la sécurité du public, etc. Nos chemins de fer seraient plus concurrentiels, nos villes plus belles. Or, le gouvernement envisage toute cette question comme une dépense et non un investissement. Je vous souhaite bonne

[Text]

wish you and the rest of the whole country good luck on this, but at the rate we are going nothing is going to happen for another number of years.

**Mr. Edsforth:** We certainly hope you will be successful in moving it in that direction, sir, because as we have noted in our brief, the problems we are talking about are national problems really. The city of New Westminster really benefits very little from having four railways going through its downtown. Maybe at one time it did, but certainly it does not now.

**Mr. Benjamin:** No, it is a waste of time.

**Mr. Edsforth:** That is right.

**Mr. Benjamin:** When you talk about \$7 million and \$4 million, are those both for grade separations and crossing protections?

**Mr. Connolly:** The \$7 million project was for the Front Street problem; that is for grade separation, rail relocation and some of the street improvements as well. The actual grade separation portion was approximately \$5 million out of the \$7 million.

The other project I mentioned was strictly for grade separation, the \$4.2 million.

**Mr. Benjamin:** How old are those figures?

**Mr. Connolly:** A few months.

**Mr. Benjamin:** Boy, if you can get one that cheap...! You can easily be looking at \$6 million to \$12 million for grade separation almost anywhere nowadays. The one we just finished in Regina a couple of years ago was \$11 million, and our rail operations are small in comparison with yours. There is no way you have the financial capacity to handle what is required for a city of 40,000 people.

• 1030

**Mr. Connolly:** That is correct.

**Mr. Benjamin:** There is just no way, not only in this situation but with the rest of the problems you have in New Westminster. Is that not right?

**Mr. Connolly:** That is correct.

**The Chairman:** When did you put your proposals to the railways?

**Mr. Edsforth:** Mr. Chairman, it was approximately one month ago. I might add we also made it available to your staff people in the Department of Transport and to the provincial people at the same time.

**Mr. Benjamin:** The other thing I am wondering about is the effectiveness of consultation.

When the hearings were held about the removal of cabooses from trains, 280 municipalities from coast to

[Translation]

chance, mais au train où nous allons rien ne se passera pendant encore de nombreuses années.

**M. Edsforth:** Nous espérons que vous aurez la possibilité de faire quelque chose à ce sujet, car comme nous l'avons dit dans notre mémoire, le problème est d'envergure nationale. La ville de New Westminster ne bénéficie que très peu de ces quatre compagnies de chemin de fer qui la traversent en son centre. Peut-être en bénéficiait-elle auparavant, mais ce n'est certainement plus le cas à l'heure actuelle.

**M. Benjamin:** Non et c'est une perte de temps.

**M. Edsforth:** C'est vrai.

**M. Benjamin:** Lorsque vous parlez de 7 millions et 4 millions, est-ce que cela s'applique respectivement aux sauts-de-moutons et aux passages à niveau?

**M. Connolly:** Ce projet de 7 millions de dollars sert à résoudre le problème de la rue Front, il s'agit de construction d'un saut-de-mouton, du déplacement de la voie, de l'amélioration de certaines rues, etc. Sur cette somme, 5 millions doivent être consacrés au saut-de-mouton lui-même.

Quant aux 4,2 millions de dollars dont j'ai parlé, ils s'appliquaient strictement aux sauts-de-mouton.

**M. Benjamin:** De quand datent ces chiffres?

**Mr. Connolly:** De quelques mois.

**M. Benjamin:** Vous voulez dire que c'est tellement bon marché? À l'heure actuelle, partout au Canada il faut compter de 6 à 12 millions de dollars pour construire un saut-de-mouton. À Regina, où nous venons de terminer la construction d'un de ces sauts-de-moutons, il fallait compter 11 millions de dollars il y a deux ans, or l'exploitation ferroviaire n'est pas aussi importante que la vôtre dans cette ville. Vous n'avez certainement pas les fonds nécessaires pour un projet d'une envergure suffisante pour une ville de 40,000 personnes.

**M. Connolly:** C'est exact.

**M. Benjamin:** Absolument pas, certainement si l'on tient compte non seulement de la présente situation mais des problèmes que vous connaissez à New Westminster, n'est-ce-pas?

**M. Connolly:** En effet.

**Le président:** Quand avez-vous présenté vos propositions aux chemins de fer?

**M. Edsforth:** Monsieur le président, il y a environ un mois. J'aimerais également ajouter que nous les avons communiquées à votre personnel au ministère des Transports ainsi qu'aux provinces à la même époque.

**M. Benjamin:** Je me pose des questions sur l'efficacité de la consultation.

Lorsque les audiences ont eu lieu sur la suppression des fourgons de queue, quelque 280 municipalités du pays

[Texte]

coast made presentations to the CTC. Out of that, 276 opposed the removal of cabooses on the grounds of safety and public convenience, particularly block crossings. The Federation of Canadian Municipalities never showed up. But 276 of the 280 municipalities opposed the removal of cabooses and the CTC totally ignored the submissions of 280 municipalities all the way from the City of Toronto down to the smallest urban municipality you could think of in the Prairies, and all the ones in between. I know Vancouver made a submission. I wish you lots of luck in this consultative process.

**The Chairman:** There was a historical thing on an issue before the CTC and not before this committee. There was a lot of consultation before—

**Mr. Benjamin:** Oh, we had submissions—

**The Chairman:** No, no. Mr. Benjamin, there was a lot of consultation before this bill came.

Do you have any more questions on the bill or on the brief?

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Mr. Chairman, may I please ask a supplementary to the financial question Mr. Benjamin asked the gentleman, please. Gentlemen, with your two projects—\$7.2 and \$4.2 million—you said if Part I is changed, it will cost you approximately \$750,000.

**Mr. Connolly:** The \$750,000 refers only to the Front Street project.

**Mr. Edsforth:** The extra amount it might cost us if Part I is repealed could be quite a bit more than that, because it would affect the stance of the railways towards us and maybe our eventual ability to apply under Parliament.

**The Chairman:** I am interested in what Mr. Cochrane and Mr. Benjamin said on these two projects.

Looking at that graphic bottleneck, which any of us who have been in British Columbia are fully aware of, and the fact you still want Part I re-created or maintained, have you been sitting back waiting to see what happened to the Regina problem, which was the guinea pig for the railway relocation, and is that the reason you did not make a formal application before?

**Mr. Connolly:** No. As a matter of fact, to be very honest, at the time we embarked on this, we became aware of what Regina had done. We were not actually aware of the details of Regina's relocation plans until that time and we got into a discussion with Mr. Edsforth.

**Mr. Cochrane:** I have a supplementary question to the question I asked earlier about receiving money. I

[Traduction]

ont remis des mémoires à la CCT. De ce nombre, 276 se sont opposées à la suppression des fourgons de queue, pour des motifs basés sur la sécurité et la commodité du public, particulièrement les passages à niveau aux intersections. La Fédération des municipalités canadienne ne s'est jamais présentée. Cependant, 276 des 280 municipalités se sont opposées à la suppression des fourgons de queue, et la CCT a totalement ignoré les mémoires des 280 municipalités, qu'il s'agisse de la ville de Toronto ou bien de la plus petite municipalité urbaine des Prairies. Je sais pertinemment que Vancouver a remis un mémoire. Je vous souhaite bonne chance au cours de ces consultations.

**Le président:** La CCT, et non le présent Comité, a été confronté à un élément historique. Il y a eu beaucoup de consultations avant. . .

**M. Benjamin:** Oh, nous avons remis des mémoires. . .

**Le président:** Non, non. Monsieur Benjamin, il y a eu plusieurs consultations avant la présentation de ce projet de loi.

Avez-vous d'autres questions à poser sur le projet de loi ou bien sur le mémoire.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Monsieur le président, pourrais-je poser une question supplémentaire à la question sur les Finances que M. Benjamin a posée à ces messieurs. Messieurs, avec vos deux projets soit ceux de 7.2 et 4.2 millions de dollars, vous dites que si la partie I est modifiée, il en coûtera environ 750,000\$.

**M. Connolly:** Les 750,000\$ ne concernent que le projet de la rue Front.

**M. Edsforth:** Le montant supplémentaire qu'il nous en coûterait au cas où la partie I serait supprimée, pourrait être de beaucoup supérieure à celui-ci, car cela modifierait la position des chemins de fer à notre égard et même notre aptitude à avoir recours au Parlement.

**Le président:** Je suis intéressé par ce que M. Cochrane et Benjamin ont dit à propos de ces deux projets.

Si l'on tient compte du bouchon d'étranglement, tous ceux d'entre nous qui ont été en Colombie-Britannique connaissent parfaitement, et du fait que vous voulez toujours soit modifier soit maintenir la partie I, on se demande alors si vous attendez tout simplement de voir ce qu'il est advenu du problème de Regina, qui a en quelque sorte servi de cobail en ce qui a trait au déplacement des lignes de chemins de fer. On se demande également si c'est la raison pour laquelle vous n'avez pas fait de demande officielle?

**M. Connolly:** Non. En fait, pour être honnête, je dois dire que lorsque nous nous sommes lancés là-dedans, nous avons pris connaissance de ce qu'avait fait Regina. Nous ne connaissions pas tous les détails des plans de Regina en matière de déplacement des lignes de chemins de fer, et nous avons eu des discussions avec M. Edsforth.

**M. Cochrane:** J'ai une question supplémentaire à celle que j'ai posée un peu plus tôt sur les sommes d'argent.

[Text]

mentioned the Railway Relocation and Crossing Act. I understand the City of New Westminster has received money for the relocation of the B.C. Hydro line under the Urban Transportation Assistance Program in the early 1980s.

**Mr. Connolly:** That is correct. That was on Lulu Island in the Queensborough area and was related to a provincial highway project as well.

**Mr. Cochrane:** Was there a significant contribution from the federal government under UTAP?

**Mr. Connolly:** Yes, I believe there was a quite a substantial contribution under it.

**Mr. Cochrane:** I understand \$2 million, but I did not want to leave us with the impression there was no money given to that problem as it faced New Westminster at the time.

**Mr. Edsforth:** No. I think this relates to an earlier question which is more or less along the lines of why is this coming up now and what have you been doing all these years. I think the city has been doing quite a number of things because it has a number of problems with railway facilities within its jurisdiction. One is on Lulu Island, to which you just referred, and the other is a new overpass that was built a couple of years ago near downtown. There is a kind of series of things the city has to do. I know there are going to be more after these are finished. There is kind of a limit to what the city itself can do in a period of time, because it does have to finance at least some portion of it.

**Mr. Cochrane:** There is no question that the presence of rail facilities is difficult. I can assure you the absence of rail facilities is more difficult.

**Mr. Angus:** For those of us who have been there before.

• 1035

**Mr. Cochrane:** Yes, that is right. Was the road we saw there before the tracks, or did the tracks come first?

**Mr. Connolly:** Yes, the road was there before the tracks. As a matter of fact, all those tracks are on the street right-of-way.

**Mr. Cochrane:** Was there an agreement with New Westminster at that time?

**Mr. Connolly:** The only railway that has a formal agreement with the city for presence is CPR, and I believe that agreement is dated 1895. Apparently, from my reading, that agreement was established to settle a legal dispute between CPR and the city in 1895. I believe CP has been there since approximately 1887.

[Translation]

J'ai fait allusion à la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemins de fer. Je crois savoir que la ville de New Westminster a reçu de l'argent pour le déplacement des lignes d'électricité de la Colombie-Britannique dans le cadre du programme d'aide aux transports urbains au début des années 1980.

**M. Connolly:** C'est exact. Cela s'est passé dans l'île Lulu, dans la région de Queensborough. Le tout était lié par ailleurs à un projet provincial de route de grande circulation.

**M. Cochrane:** En vertu de ce PATU, le gouvernement fédéral a-t-il versé une grande somme?

**M. Connolly:** Oui, je crois que la contribution a été effectivement importante.

**M. Cochrane:** Je crois s'avoir qu'il s'agit de 2 millions de dollars, mais je ne voudrais pas laisser l'impression qu'aucune somme n'a été débloquée lorsque New Westminster a été confronté à ce problème.

**M. Edsforth:** Je crois que cela a un rapport à une question au préalable qui cherche plus loin à savoir pourquoi cette question surgie aujourd'hui et ce que vous avez fait durant toutes ces années. Je crois que la ville a fait beaucoup de choses car elle connaît un certain nombre de problèmes causés par les installations de chemins de fer dans sa zone de compétence. Une d'entre elles se trouve dans l'île Lulu, dont vous venez de parler, et l'autre est un nouveau passage supérieur construit il y a quelques années près du centre-ville. Il y a un certain nombre de choses que la ville doit faire. Je sais qu'elle va se concentrer là-dessus lorsque ces travaux seront finis. Il y a toutefois une limite à ce que peut faire la ville au cours d'une certaine période, car elle doit financer au moins une partie des travaux.

**M. Cochrane:** Il n'y a aucun doute sur le fait que la présidence des installations de chemins de fer pose des difficultés. Je peux vous garantir que l'absence d'un tel chemin de fer cause encore davantage de difficultés.

**M. Angus:** Pour ceux d'entre nous qui se trouvaient là auparavant.

**M. Cochrane:** C'est exact. La route que nous avons vue s'y trouvait-elle avant ou bien après la voie ferrée?

**M. Connolly:** Avant. En fait, toutes ces voies ferrées se trouvent sur l'emprise de la rue.

**M. Cochrane:** Y a-t-il eu un accord avec New Westminster à cette époque?

**M. Connolly:** La seule compagnie de chemins de fer qui ait un accord officiel avec la ville est le CPR, et je crois que cette entente remonte à 1895. D'après la lecture que j'en ai faite, cette entente a été conclue afin de régler un différend juridique entre le CPR et la ville, en 1895. Je crois que le CP se trouve là depuis environ 1887.

[Texte]

**Mr. Cochrane:** Do those lines represent an encroachment, then, on your right-of-way?

**Mr. Connolly:** All the railroads are in total on our street right-of-way.

**Mr. Cochrane:** Without agreement?

**Mr. Connolly:** Some are without formal agreement; that is correct. Now, we have been doing a great deal of research in this regard, and in many cases there are simply no agreements.

**Mr. Cochrane:** You may want to look at the possibility of increasing the rent they should pay. I know every time the municipality had a street on the railway, we always had a little deal that we paid so much money a year, very minor, but it kept going up.

**Mr. Connolly:** That is when you are paying the railroad.

**Mr. Cochrane:** Yes, but what about their paying you?

**Mr. Connolly:** They do not.

**Mr. Cochrane:** Without an agreement, you have no legal avenue to take?

**Mr. Connolly:** We are pursuing that now. All past investigations indicate that, by virtue of the Railway Act, they can be there.

**Mr. Edsforth:** I think the problem is that these people did not just steal in the middle of the night and build a railway track.

**Mr. Cochrane:** They leave that way. They do not come that way.

**Mr. Edsforth:** That is right. They are there; they have been there for some time, and there are documents on file that pertain to changing them from this to that, and there are commission orders. Certainly, you do not build a railway line without the commission saying you can. So I think it would be messy to try to take legal action to boot them off, frankly.

**Mr. Cochrane:** It might be a lot of fun, though.

**Mr. Benjamin:** I would like to get a copy, if any are available for free, of that study you were involved with, Mr. Edsforth, the *Vancouver Rail Access* study.

**Mr. Edsforth:** Certainly, sir.

**Mr. Benjamin:** In fact, it might be useful for all members of this committee.

**The Chairman:** If you could send it to the clerk, then she could distribute it.

**Mr. Edsforth:** Okay. How many copies would you like?

[Traduction]

**M. Cochrane:** Ces voies ferrées empiètent-elles sur votre emprise?

**M. Connolly:** Toutes les voies ferrées sont entièrement sur notre emprise.

**M. Cochrane:** Et il n'y a pas d'accord?

**M. Connolly:** Pour certaines, il n'y a pas d'entente officielle. Nous avons effectué un certain nombre de travaux de recherche à ce sujet, et dans de nombreux cas, il n'y a tout simplement pas d'entente.

**M. Cochrane:** Peut-être voudrez-vous envisager d'augmenter le montant de la location que ces compagnies versent. Chaque fois qu'une rue de la municipalité passe sur la voie ferrée, nous avons une sorte d'entente d'après laquelle nous versons un certain montant, très faible toutefois, mais qui ne cesse d'augmenter.

**M. Connolly:** Il s'agit là d'un exemple où c'est vous qui versez de l'argent à la compagnie de chemins de fer.

**M. Cochrane:** En effet, mais ces compagnies vous versent-elles quelque chose?

**M. Connolly:** Non.

**M. Cochrane:** Sans entente, vous n'avez aucun recours juridique?

**M. Connolly:** Nous nous penchons là-dessus. Toutes les enquêtes effectuées par le passé démontrent qu'en vertu de la Loi sur les chemins de fer, ces compagnies ont le droit d'être où elles sont.

**M. Edsforth:** Il faut toutefois préciser que ces personnes ne se sont pas mises à construire en pleine nuit et en cachette une voie de chemin de fer.

**M. Cochrane:** Effectivement, mais elles repartent discrètement.

**M. Edsforth:** C'est exact. Elles se trouvent là depuis quelque temps déjà, et il existe d'ailleurs des documents qui leur interdisent de modifier telle ou telle chose. Il y a également des ordonnances de la Commission. Vous ne pouvez certes pas construire une ligne de chemin de fer sans que la Commission donne son feu vert. Je crois donc qu'il serait inutile d'entamer des poursuites pour les expulser.

**M. Cochrane:** Cela pourrait toutefois s'avérer très amusant.

**M. Benjamin:** J'aimerais obtenir un exemplaire, si toutefois il y en a qui sont gratuits, de l'étude à laquelle vous avez participé avec M. Edsforth. Je veux parler de l'étude *Vancouver Rail Access*.

**M. Edsforth:** Très certainement.

**M. Benjamin:** En fait, il serait bon que tous les membres de ce Comité en aient un exemplaire.

**Le président:** Si vous pouviez l'envoyer au greffier, on pourrait alors le distribuer.

**M. Edsforth:** Combien d'exemplaires voulez-vous?

[Text]

**The Chairman:** We can make copies if you would send just one. That is the route we follow.

**Mr. Edsforth:** Very well, sir. Yes, there are maps on the back that are quite good of the area.

**Mr. Benjamin:** Was this study sponsored by just one municipality?

**Mr. Edsforth:** This was sponsored by Transport Canada, the CTC and the four western provinces.

**Mr. Benjamin:** Were all the municipalities involved at all?

**Mr. Edsforth:** They were involved in a consultative manner; they were not involved as sponsors. The province was involved on their behalf, basically.

**Mr. Benjamin:** What did the municipalities—all of them, including your own, New Westminster—have to say about the study and its recommendations? Was there any kind of consensus or agreement on it?

**Mr. Edsforth:** They all would like to see less interference with their cities from the railways. I think the most vocal in that respect in the Vancouver area was North Vancouver, which has particularly severe problems of that sort. I would say that as a group they supported the idea of consolidation of railway facilities and avoidance of multiple facilities running back and forth through their areas. Those are the main things I recall that came from the municipalities, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** It might be easier and cheaper if you take a slice of the city and move it out.

**Mr. Edsforth:** Not of Vancouver.

**The Chairman:** Mr. Waddell touched on something I wanted to come back to, that 40% of the economy of western Canada flows through the funnel. I understand the funnel, but was that 40% of rail and trucks? How do you get that figure? Where is the other 60%? Do trucks come in over something else?

**Mr. Connolly:** That 40% related to rail traffic.

**The Chairman:** Then it does not count the truck trailers we saw in those pictures. Were they local or were they also bringing transcontinental goods?

**Mr. Connolly:** They are a mix.

**The Chairman:** In other words, if you added the trucks to your 40%, then it would be higher than 40%.

**Mr. Connolly:** Yes, I think the 40% is a very approximate figure, so I would not care to give any indication as to what difference that might make.

[Translation]

**Le président:** Il suffit de nous en envoyer un et nous ferons des copies.

**M. Edsforth:** D'accord. Il y a d'ailleurs des cartes de la région au verso.

**M. Benjamin:** Cette étude n'a-t-elle été parrainée que par une seule municipalité?

**M. Edsforth:** Elle l'a été par Transport Canada, la CCT et les quatre provinces de l'Ouest.

**M. Benjamin:** Toutes les municipalités y ont-elles participé?

**M. Edsforth:** Elles y ont participé sur le plan de la consultation, mais non pas en tant que parrain. La province y a pris part en leur nom.

**M. Benjamin:** Qu'est-ce que les municipalités, y compris la vôtre, celle de New Westminster, ont eu à dire sur l'étude et ses recommandations? Y a-t-il eu une sorte de consensus à son sujet?

**M. Edsforth:** Elles veulent toutes qu'il y ait moins d'ingérence de la part des chemins de fer. Je crois que celle qui s'est fait le plus entendre dans la région de Vancouver est la municipalité de Vancouver-Nord, qui connaît des problèmes de ce genre particulièrement aigus. Je voudrais préciser que les municipalités sont favorables à l'idée d'un regroupement des installations de chemins de fer et à celle qui consisterait à éviter des installations multiples qui traversent leurs régions. Il s'agit là des points les plus importants qu'ont soulevés les municipalités.

**M. Benjamin:** Il serait peut-être plus facile et moins cher de découper une partie de la ville et de la déplacer.

**M. Edsforth:** Certainement pas lorsqu'il s'agit de Vancouver.

**Le président:** M. Waddell a parlé de quelque chose que j'aimerais reprendre, à savoir que 40 p. 100 de l'économie de l'ouest du pays passent dans cet entonnoir. Je comprends cette image, mais ce chiffre de 40 p. 100, d'abord d'où l'obtenez-vous, et ensuite, s'agit-il des chemins de fer ou bien du transport routier? Où se trouvent les 60 p. 100 qui restent? Qu'advient-il du trafic routier?

**M. Connolly:** Ces 40 p. 100 sont pour le trafic ferroviaire.

**Le président:** Autrement dit, cela n'inclut pas les wagons remorques que nous avons vus dans ces chiffres. Étaient-ils locaux ou bien transportaient-ils également des marchandises transcontinentales?

**M. Connolly:** Il s'agit des deux à la fois.

**Le président:** Autrement dit, si vous ajoutez les camions à vos 40 p. 100, ce chiffre serait donc supérieur à 40 p. 100.

**M. Connolly:** Effectivement. Je crois que ce chiffre de 40 p. 100 est très approximatif, c'est pourquoi je ne peux rien dire sur la différence que cela pourrait faire.

[Texte]

**The Chairman:** No, but other than Kicking Horse Pass or Hell's Gate Canyon in the Fraser Valley—and even they have another railway coming around up above—I am trying to think of another place in Canada where there would be that focus in a funnel for transcontinental traffic as that Water Street situation. Off the top of my head I just cannot think of any other than perhaps the Fraser Canyon, but you have another railway up above it.

• 1040

**Mr. Edsforth:** Right. Or possibly maybe the Thunder Bay area will be the—

**The Chairman:** But does Thunder Bay have 40% of the transportation. . . ? I am thinking of the amount of traffic.

**Mr. Edsforth:** Thunder Bay of course is just mainly grain and coal, so you would not have quite the volumes that you would get on the west coast.

**The Chairman:** No, and it does not come into that narrow funnel. It was very graphic.

**Mr. Edsforth:** It becomes very graphic when that bridge is hit by a barge and you suddenly find yourself with nothing.

**The Chairman:** This is why I am amazed you have been so patient in not trying to get funds from one side or another, that you have the optimistic hope that the proposal you put to the railways is going to generate a positive response.

**Mr. Edsforth:** We know that we are into a process of negotiation with the railways. As I said, our first strategy is to try to do something voluntarily and avoid the kind of lengthy process we had in Regina, which was expensive and delaying and of uncertain consequences.

**Mr. Benjamin:** One of the reasons it has been delayed so much over the last few years is that it is a dumb plan.

**The Chairman:** Is New Westminster not known as the Queen City?

**Mr. Benjamin:** That is Regina.

**Mr. Connolly:** It is known as the Royal City.

**The Chairman:** You certainly have a royal problem there in terms of transportation coming out of that funnel. I do not see any further questions from colleagues, so I want to thank you very much. Your brief is clear. You would like Part I resurrected somewhere in this bill or else maintained in another bill so that the public process gives you the proper procedures to develop your case. Is that not correct?

**Mr. Connolly:** That is correct.

[Traduction]

**Le président:** En dehors du passage de Kicking Horse ou du canyon de Hell's Gate, dans la vallée Fraser—il y a d'ailleurs une autre ligne de chemin de fer—j'essaie de trouver un autre endroit au Canada où il y aurait cette question d'un entonnoir pour le trafic transcontinental identique à celle qui se pose dans le cas de Water Street. En-dehors du Canyon Fraser je ne peux penser à d'autres exemples; toutefois, vous avez une autre voie de chemin de fer au-dessus.

**M. Edsforth:** Effectivement. Je pense peut-être à la région de Thunder Bay. . .

**Le président:** Thunder Bay a-t-elle 40 p. 100 du transport? Je pense au volume du trafic.

**M. Edsforth:** Lorsque l'on mentionne Thunder Bay, on pense, bien sûr, principalement aux céréales et au charbon, et c'est pourquoi vous n'auriez peut-être pas le même volume que ceux que vous auriez sur la côte ouest.

**Le président:** Non et, il ne passe pas cet entonnoir étroit. Cette description est très imagée.

**M. Edsforth:** Cela le devient en effet lorsqu'une péniche heurte ce pont et que vous vous retrouvez soudainement sans rien.

**Le président:** C'est pourquoi je suis surpris de constater que vous avez été très patients et que vous n'avez pas essayé d'obtenir des fonds d'un côté ou de l'autre, et de voir que vous êtes convaincus que la proposition que vous faites aux compagnies de chemins de fer va déboucher sur une réponse positive.

**M. Edsforth:** Nous n'ignorons pas que nous sommes en pleine négociation avec les compagnies de chemins de fer. Comme je l'ai déjà dit, notre première stratégie consiste à essayer de faire quelque chose volontairement et d'éviter ainsi les longues démarches entreprises à Regina, qui ont coûté cher, et fait perdre du temps mais nous laissent dans l'incertitude.

**M. Benjamin:** L'une des raisons pour lesquelles il y a eu autant de retard au cours des dernières années, est que ce plan est stupide.

**Le président:** La ville de New Westminster n'est-elle pas connue comme la ville-reine?

**M. Benjamin:** Non, il s'agit de Regina.

**M. Connolly:** Elle est connue sous le nom de ville royale.

**Le président:** Vous avez très certainement un problème royal en ce qui a trait aux transports qui proviennent de cet entonnoir. Puisque mes collègues n'ont pas d'autres questions à vous poser, je vous remercie de vos observations. Votre mémoire est précis. Vous voulez que la partie I soit incluse quelque part dans ce projet de loi ou bien maintenue dans un autre projet de loi afin que les consultations publiques vous permettent de préparer votre cas, n'est-ce pas?

**M. Connolly:** Oui.

[Text]

**The Chairman:** As one member commented, fortunately, the amendments have been set out in the brief. This will help us when we go through the clause-by-clause study of the bill. If someone else prepares a brief and amendments, it helps us to focus on the amendments.

I want to thank you both for coming the distance you have come and for presenting your brief which does focus on a very real situation. That was very educational. The members of the committee asked short and succinct questions because the brief was pretty darned clear.

Again, thank you, Mr. Connolly and Mr. Edsforth.

**Mr. Connolly:** Thank you for the opportunity to appear.

**The Chairman:** Next Tuesday at 9.30 a.m. we will have the Federation of the Canadian Municipalities and M-TRAC. At 3.30 p.m. we will have the Drug and Alcohol Committee of the CSX. This is the old Chesapeake and Ohio. Man, how they are doing things on that issue south of the border!

This committee stands adjourned until 9.30 a.m. next Tuesday. Thank you very much.

[Translation]

**Le président:** Il est heureux, comme l'a d'ailleurs précisé un membre, que les amendements aient été indiqués dans le mémoire ce qui nous aidera lorsque nous étudierons le projet de loi article par article. Lorsqu'une personne rédige un mémoire accompagné d'amendements, cela nous facilite la tâche lorsque vient le moment d'étudier ces amendements.

Je tiens à vous remercier tous les deux de vous être déplacés jusqu'ici pour présenter votre mémoire qui porte sur une situation réelle. Cela a été très intéressant. Les membres du Comité ont posé des questions brèves et concises en raison de la grande clarté de votre mémoire.

Encore une fois, merci, messieurs Connolly et Edsforth.

**M. Connolly:** Je vous remercie de la possibilité que vous nous avez donnée de nous présenter devant vous.

**Le président:** Mardi prochain, à 9h30, nous aurons la Fédération canadienne des municipalités et M-TRAC. A 15h30, le Comité des drogues et de l'alcool du CSX se présentera devant nous. Il s'agit de l'ancienne compagnie Chesapeake and Ohio. Je me demande comment ils vont se pencher sur cette question au sud de notre frontière!

La séance est levée. Le Comité reprendra ses travaux à 9h30 mardi prochain. Merci.





*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

#### WITNESSES

*From the City of New Westminster:*

Pat Connolly, City Engineer;

John Edsforth, Travacon Research.

#### TÉMOINS

*De la municipalité de New Westminster:*

Pat Connolly, ingénieur;

John Edsforth, agent de recherche pour Travacon.





FEB 27 1991

